Rapport Annuel 2011

Pont Blue Water Canada

Canada

Table des matières

Lettre du président et chef de la direction 3

Lettre du président du conseil d'administration 4

Conseil d'administration 5

Contexte, autorité législative et conformité 6

Principaux axes routiers commerciaux 7

Analyse par la direction :

Facteurs affectant l'exploitation 8

Résultats d'exploitation 11

Coûts indirects contrôlables et lignes directrices du Conseil du Trésor relatives à la limitation des coûts 15

Investissements et dépenses d'immobilisations 17

Sources de capital 19

Évaluation des obligations de Standard and Poors' 20

Encaisse et flux de trésorerie 20

Enjeux actuels et perspectives futures 23

Rendement par rapport aux objectifs stratégiques 28

Stratégies générales 28

Gestion de nos risques 34

Conventions comptables essentielles et changements futurs aux conventions 36

Contrôles internes 37

Revue Quinquennal 38

États financiers et notes afférentes aux états financiers 39

Lettre du président et chef de la direction

Juste au moment où l'état instable de l'économie nord-américaine continue de compliquer la prestation de nos services internationaux, il nous présente en même temps plusieurs occasions de faire avancer notre mission afin que l'expérience que vit notre client lorsqu'il traverse la frontière soit sûre, efficace et agréable.

Nous avons achevé une partie importante de notre programme d'améliorations des immobilisations de 110 millions de dollars, le plus important de nos 73 années d'exploitation, apportant ainsi une contribution positive aux efforts de reprise économique de la région. Globalement, le programme comptait 11 projets, allant de la construction d'une voie de circulation simplifiée entre la plaza canadienne et l'autoroute 402 à l'installation de nouvelles pancartes signalétiques à messages variables à l'intention des conducteurs. Les améliorations ont bénéficié d'un soutien très apprécié, à savoir une contribution de contrepartie de 9,3 millions de dollars provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, dans le cadre du Plan d'action économique du gouvernement du Canada.

Avec son ouverture officielle en juin, le centre corporatif du PBWC est devenu un élément clé de notre programme d'aménagement de la plaza. Ce complexe accueille les installations sécurisées de contrôle frontalier et les installations de l'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, ainsi que nos propres bureaux et ceux de nos locataires commerciaux. Une philosophie de développement durable a été adoptée pour sa conception et son exploitation, et il répondra à nos besoins pour de nombreuses années à venir. Le centre devrait obtenir une certification « *la direction dans l'énergie et le design de l'environnement* », reconnaissant ainsi sa conformité avec les exigences et les normes de l'industrie nord-américaine de la construction pour des aménagements plus propres et plus écologiques. Le fait que ce projet de 70 millions de dollars a été achevé à temps et dans les budgets confirme les capacités et la diligence d'Ed Teft, directeur des projets d'immobilisations, et de son équipe. Leur orchestration de toutes nos activités d'aménagement a été absolument exemplaire.

L'achèvement de chaque élément successif de notre programme d'aménagement procure de nouveaux avantages aux voyageurs qui sont nos clients et à nos communautés hôtes, ainsi qu'à ceux d'entre nous qui travaillent à la plaza canadienne. De plus, les améliorations créent une base solide pour les plans de notre prochaine phase d'améliorations à long terme de nos immobilisations. Dans le cadre de nos préparations, nous avons sondé les opinions et les attitudes de nos clients commerciaux et non commerciaux. Leurs commentaires nous ont fourni des perspectives précieuses sur les types de services qui pourraient être incorporés à des améliorations futures du pont.

En raison de la pression constante imposée par l'état instable de l'économie, qui exige d'en faire plus avec moins, nous avons également été encouragés à adopter une vision plus progressive de la manière de gérer nos activités et d'utiliser nos employés à bon escient. À l'interne, nous étendons nos occasions de perfectionnement des compétences, tout en mettant nos employés au défi de contribuer à un lieu de travail plus satisfaisant et plus productif. Par l'entremise de nos différentes équipes de travail, nous réalisons des changements positifs, en réponse aux résultats d'un sondage sur la satisfaction mené en 2010, qui nous a aidés à cerner nos points forts et nos points faibles. À l'externe, nous travaillons en plus étroite collaboration avec notre homologue américain, le département des Transports du Michigan. Il est évident qu'il existe un besoin et un potentiel pour des coentreprises supplémentaires et plus complètes, dont les rendements proviendront sous forme de nouvelles économies opérationnelles, ainsi que d'améliorations du service à la clientèle et d'avantages pour les communautés hôtes.

Les résultats des différentes mesures que nous avons prises l'an dernier, qu'elles aient été unilatérales ou dans le cadre d'un partenariat, reflètent notre engagement continu à servir nos intervenants. En suivant l'orientation stratégique établie par notre conseil d'administration, nous continuerons de nous rapprocher de notre vision d'être reconnus par nos clients comme une partie essentielle de leur expérience de voyage.

Chuck Chrapko
Président et chef de la direction

Lorsque les voyageurs d'aujourd'hui traversent le Pont Blue Water, rares sont probablement ceux qui savent que les premières préparations pour leur passage sans danger étaient bien engagées il y a des décennies. Dans le cadre de notre rôle de leadership à Pont Blue Water Canada, le conseil d'administration établit l'orientation stratégique à long terme de l'organisation. Dans la limite de ces paramètres, notre personnel fait progresser les plans qui finissent par mener à une multitude d'améliorations et d'ajouts à la plaza du pont. Notre plus récent programme d'aménagement des immobilisations, que nous planifions depuis 1998, comprend, parmi d'autres volets, un nouveau centre d'affaires et de contrôle de la sécurité à la frontière et des kiosques d'inspection primaire modernes, ainsi que la toute dernière infrastructure de gestion de l'énergie et de réseaux de communication.

Même avec l'achèvement de cette dernière phase record de l'aménagement, nous travaillons déjà pour déterminer à quoi ressembleront les 40 à 50 prochaines années d'améliorations au Pont Blue Water. Il n'a jamais été facile de prédire l'avenir, et notre environnement actuel rend les prévisions encore plus difficiles. Les projections relatives à l'étendue et à la durée des impacts de la situation actuelle sur la reprise de notre économie nord-américaine comptent parmi les nombreuses variables qui doivent être intégrées à nos plans à long terme. En même temps, nous sommes certains que l'économie finira par se rétablir. Pendant cette période de transition économique, nous avons à cœur de rester positionnés de façon appropriée parmi le mélange régional de services frontaliers. Ce n'est que grâce à une prévoyance réfléchie et à une planification prudente que nous pourrons continuer à fournir à nos clients un poste frontalier international moderne, qui n'a pas son égal en ce qui concerne la sécurité, la fiabilité et les aménagements appréciés.

Les partenariats continuent à jouer un rôle important dans nos progrès. En juin, nous avons eu le grand plaisir d'accueillir l'honorable Steven Fletcher, ministre d'État Transports du Canada. Le ministre Fletcher nous a aidés à souligner l'achèvement réussi des dernières améliorations apportées à l'infrastructure, que nous avions effectuées grâce à un soutien au financement du gouvernement fédéral. Il a également célébré l'ouverture de notre nouveau centre corporatif de PBWC. Pendant sa visite, il a participé à plusieurs discussions avec nous et avec nos partenaires dans la plaza concernent une vaste gamme d'enjeux touchant la frontière. De tels échanges avec un représentant du plus haut niveau de notre partenaire fédéral feront beaucoup pour assurer que nous continuons à suivre un chemin commun. De même, d'autres discussions approfondies ont eu lieu pendant l'année avec nos homologues du département des Transports du Michigan, qui est le propriétaire-exploitant du côté américain du poste frontalier. En solidifiant davantage les liens qui nous unissent, nous créons de nouvelles possibilités pour la réduction coopérative de nos coûts d'exploitation, l'augmentation de notre efficacité et l'amélioration du service à la clientèle. Nous reconnaissons qu'un partenariat de travail étendu avec le copropriétaire du pont nous mettra en meilleure position pour anticiper les demandes futures de nos clients et y réagir de façon efficace, tout en offrant également une valeur durable à nos communautés hôtes.

J'ai eu le plaisir de partager mon engagement à la réussite à long terme de notre entreprise internationale avec une équipe d'administrateurs tout aussi dévoués, avec notre PDG Chuck Chrapko et avec nos employés. Avec les membres Ann Gray et Cathy Newman, je remercie de tout cœur l'administratrice Rina Mukherjee, qui prend sa retraite, et je souhaite la bienvenue à Marcel Beaubien au sein du conseil.

Pont Blue Water Canada a des antécédents de réussite importants. Nous sommes très optimistes et enthousiastes à l'idée d'étendre nos plans vers de nouveaux horizons. En particulier, nous avons hâte de jouer un rôle actif au sein des initiatives Par-delà la frontière, récemment annoncées par le premier ministre Harper et le président Obama. Nous avons l'intention de fusionner nos plans futurs avec la nouvelle initiative nord-américaine, qui devrait encourager le commerce transfrontalier et réduire la congestion, sans compromettre la sécurité. Nous sommes prêts à nous lancer immédiatement sur cette voie, car ces objectifs sont ceux qui ont servi de principes directeurs à l'aménagement du Pont Blue Water depuis un certain temps déjà.

Ken James, président
Conseil d'administration

Conseil d'administration

Ken James
Président du conseil d'administration
Ancien député fédéral, de 1984 à 1993
Ancien conseiller et préfet du canton de Sarnia, pendant 10 ans

Ann Gray
Administratrice, ancienne vice-présidente du conseil d'administration
Technicienne judiciaire à la pige du comté de Lambton
Membre de l'Ontario association de sauveteurs professionnels de dossiers
Membre du conseil et trésorière de l'amitié fraternelle association
Ancienne présidente du conseil des gérants de l'Église presbytérienne St. Giles

Cathy Newman, BAccS, CGA
Planificatrice des stocks de matières brutes et d'emballage, Nova Chemicals
Ancienne présidente de la section de Sarnia Lambton de la association de comptables générale certifiée d'Ontario
Ancienne présidente du comité consultatif sur les programmes de Collège de Lambton

Marcel Beaubien
Développeur, constructeur et gérant de petits complexes commerciaux
Ancien député pour la province de l'Ontario
Ancien maire de la Ville de Petrolia
Ancien conseiller de comté de Comté de Lambton

Gouvernance d'entreprise

PBWC est guidé par un conseil de quatre membres nommés par le gouverneur en conseil. Les membres du conseil ne reçoivent aucune rémunération, mais ils ont droit au remboursement des frais de déplacement, de subsistance et des autres dépenses essentielles qu'ils engagent dans le cadre de l'exécution des responsabilités de PBWC en vertu de la Loi sur l'Administration du pont Blue Water. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités recommandera les candidats au gouverneur en conseil qui donnera son approbation finale et effectuera les nominations, traditionnellement pour des mandats d'une durée maximale de 3 ans. En tant que société d'État mère, PBWC doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Les membres du Conseil sont des personnes avisées provenant de la collectivité locale, qui sont sensibles aux besoins d'affaires de PBWC. Ils comprennent les exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques* concernant les plans directeurs et les rapports annuels, et ils travaillent sérieusement avec la direction afin de garantir la satisfaction des obligations financières de PBWC dans le cadre de notre mandat.

Le Conseil joue un rôle actif dans l'intendance de l'orientation future dans son ensemble, en plus d'aborder les enjeux internes et externes qui touchent actuellement Pont Blue Water Canada. Un cabinet de comptables agréés, agissant à titre de vérificateur interne, relève directement du comité de vérification. Les enjeux relatifs à la gouvernance et aux pratiques continuent d'évoluer et le conseil s'efforce d'améliorer ses processus de diligence requise et de gouvernance pendant l'année. Les membres du conseil assistent régulièrement à des séances annuelles sur la gouvernance et l'intendance afin de se tenir au courant des différents enjeux.

Contexte, autorité législative et conformité

Pont Blue Water Canada (PBWC) a été créé en 1964 par un acte du Parlement, la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*, dans laquelle « *il convient qu'un pont international facilitant la circulation routière entre le Canada et les États-Unis soit exploité, sur une base internationale mixte, par une administration publique groupant un nombre égal de membres nommés par chacun des deux pays, autorisée à percevoir des droits pour faire face au coût d'exploitation et d'entretien d'un semblable pont* ». À l'époque, en prévoyant qu'une telle fusion aurait éventuellement lieu, la loi canadienne avait établi une corporation appelée Administration du pont Blue Water, qui serait propriétaire (sous contrôle fédéral) de la moitié canadienne du pont à péage traversant la rivière St. Clair entre Point Edward, en Ontario, et Port Huron, au Michigan, et en assurerait l'exploitation et l'entretien. Une loi semblable existe dans l'État du Michigan, qui autorise « l'administration » américaine à fonctionner de la même façon.

Conformément aux dispositions d'une loi spéciale du Parlement votée en 1928 pour autoriser la construction et l'exploitation du pont Blue Water, l'État du Michigan a cédé au gouvernement fédéral, en 1962, la propriété de la portion canadienne du complexe a été cédée, sans coûts ou autres frais. Le département des Transports du Michigan (MDOT) détient, exploite et maintient la portion américaine du pont.

PBWC se qualifie comme « société d'État mère » en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements. En tant que tel, PBWC doit présenter chaque année un plan d'entreprise faisant état de ses activités commerciales, de ses investissements, de ses objectifs fixés au cours de l'exercice visé et de la stratégie qu'elle entend adopter pour atteindre ces objectifs. La *Loi sur la gestion des finances publiques* (Canada) prévoit par ailleurs que PBWC doit préparer et déposer chaque année des budgets de fonctionnement et d'investissement, chacun nécessitant l'approbation du Conseil du Trésor suite à l'approbation du ministre des Transports. PBWC est tenu de préparer des états financiers annuels, y compris des états financiers vérifiés, qui doivent être présentés au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Communautés.

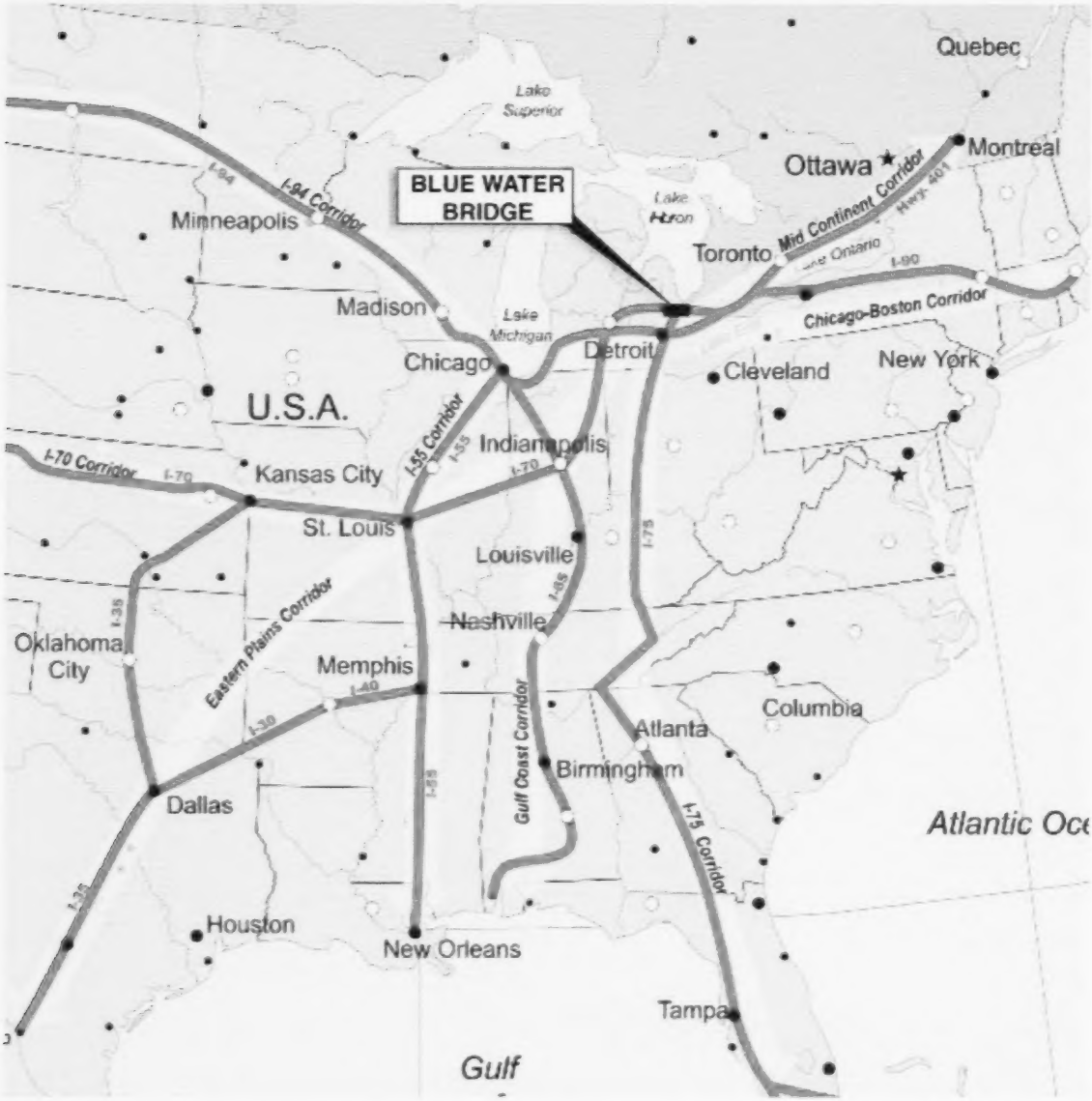
La *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*, et la *Loi sur les douanes*, article 6, exigent que PBWC fournisse, équipe et maintienne gratuitement des immeubles adéquats ou d'autres installations pour permettre les entrevues, les examens et la détention de personnes et de marchandises par les agents de douane.

PBWC travaille présentement à la révision de ses obligations quant à la *Loi sur les langues officielles* et continue de mettre en œuvre ses obligations envers le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour s'assurer de la conformité avec le *Programme de coordination de l'image de marque*. Dans le cadre de cette conformité, le président du Conseil du Trésor et le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Communautés ont convenu d'un titre d'usage pour l'organisation, qui, d'Administration du pont Blue Water, est devenue Pont Blue Water Canada à compter de septembre 2007. Nous avons reçu une confirmation de l'Agence de la fonction publique du Canada selon laquelle nous satisfaisons à nos obligations à l'égard des langues officielles.

PBWC a des relations opérationnelles avec les autorités provinciales de l'Ontario, et particulièrement avec le ministère des Transports, la Police provinciale de l'Ontario et les municipalités locales, en particulier celle de Point Edward, en Ontario, dans laquelle sont situés les actifs canadiens du pont.

En vertu de la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*, PBWC peut uniquement imposer des péages pour acquitter les frais courants raisonnables qu'il assume dans l'exercice économique de ses attributions, pour établir des fonds de réserve d'exploitation tel que recommandé pour une gestion prudente, pour établir et renouveler des fonds d'amortissement relativement aux obligations en circulation, et pour assumer d'autres dépenses engagées par PBWC dans l'exercice de ses fonctions en vertu de la loi. La *Loi sur les transports au Canada* réglemente les moyens par lesquels les tarifs de péage sont établis et publiés.

Principaux axes routiers commerciaux



Le pont est un point d'accès majeur pour le trafic commercial en direction du centre-sud des États-Unis. Le pont relie l'autoroute 402 en Ontario aux autoroutes I-94 et I-69 au Michigan, ce qui procure un accès aux régions métropolitaines suivantes au sud: Detroit, Michigan; Indianapolis, Indiana; Madison, Wisconsin; Minneapolis, Minnesota; et St. Louis, Missouri, couvrant le corridor de la côte du Golfe et descendant jusqu'en Floride.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Facteurs affectant l'exploitation

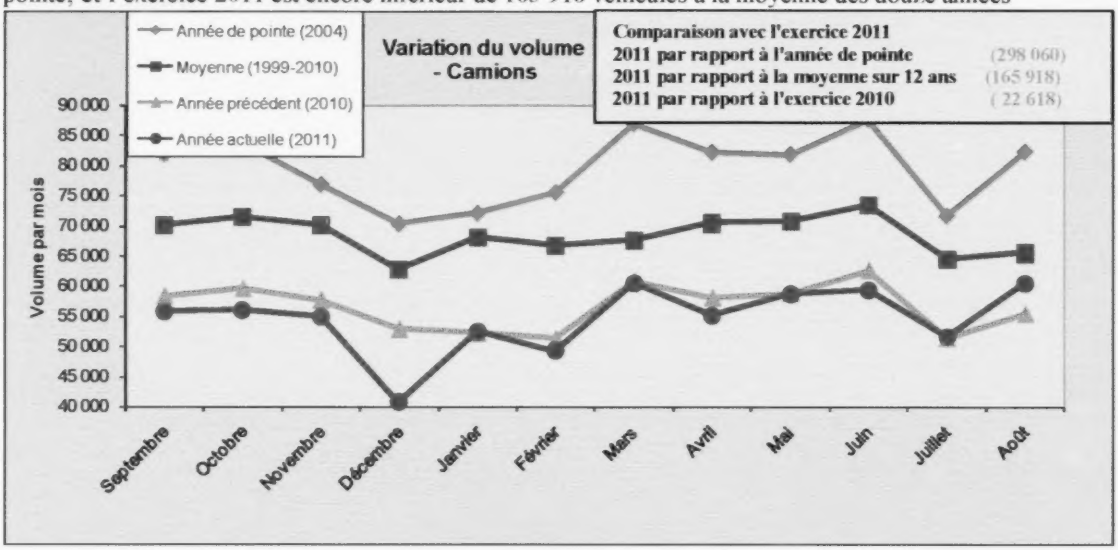
PBWC existe en tant qu'organisme de revenus de péages qui s'autofinance et qui est autosuffisant, sont le mandat légal est de maintenir et d'améliorer les installations pour les voyageurs et ses locataires. Il diffère de la plupart des corporations d'autoroute à péage parce qu'il est situé sur une frontière internationale, où il est assujetti aux préoccupations accrues en matière de sécurité (et aux préoccupations politiques) de son voisin, les États-Unis. Cette augmentation du niveau de sécurité a entraîné « l'épaississement » de la frontière, ce qui entraîne une probabilité accrue de congestion de la circulation et de désagréments pour les voyageurs. Lorsqu'on associe à cela la récession récente, la plus profonde depuis la Grande Crise, et les fluctuations du taux de change, on comprend que les revenus des péages aient diminué considérablement.

Tous ces facteurs sont indépendants du contrôle direct de PBWC et ont eu un impact défavorable sur le volume de véhicules qui traversent les travées du pont. Toutefois, PBWC engage ses ressources financières afin de réinvestir la totalité de ses revenus et le financement de la dette dans l'infrastructure de son complexe de plaza et le périmètre environnant. PBWC affecte également une partie importante de ses ressources humaines aux stratégies générales (dont nous discuterons plus loin dans ce rapport), comme le programme de relations avec les gouvernements, le programme de service à la clientèle, le programme de relations communautaires, le programme de gestion des employés et la stratégie de gestion des coûts, qui ont tous pour but d'encourager les individus et les entreprises de camionnage à traverser la frontière à cet endroit et d'atténuer les préoccupations des agences de douanes et d'immigration des deux pays, afin que les véhicules puissent circuler de façon efficace, sans affecter les préoccupations des deux pays relatives à la sécurité.

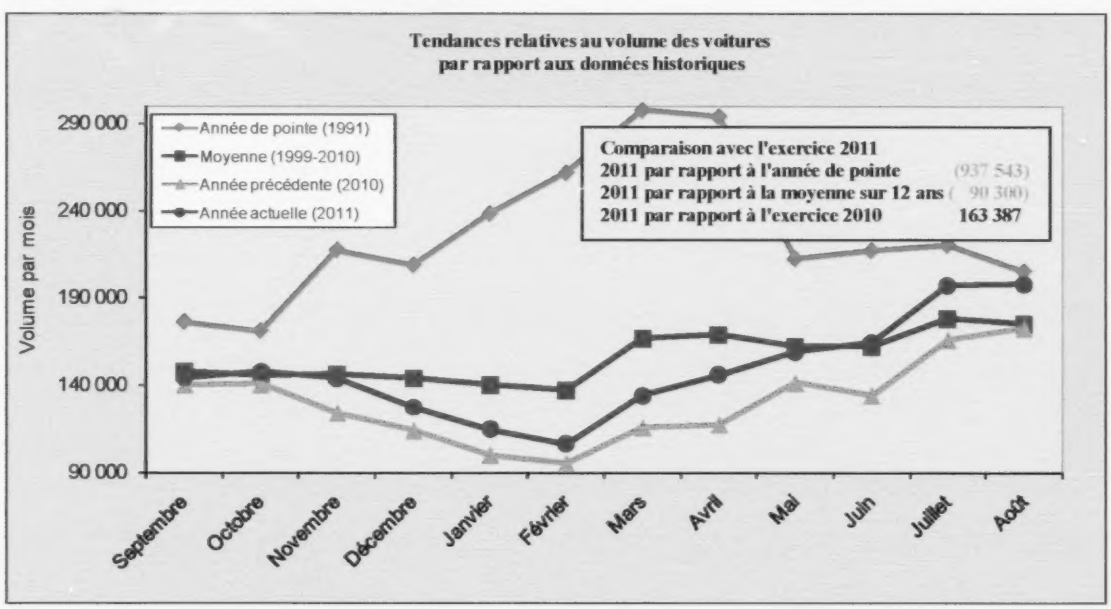
Historiquement, depuis que PBWC est devenu une société d'État mère en 2002, le volume de la circulation a connu son niveau le plus élevé pendant l'exercice 2004 et a baissé pendant chaque année depuis, sauf pendant l'exercice 2010; pendant l'exercice 2011, le nombre de voitures a augmenté considérablement, mais le nombre de camions a diminué.

Bien que théoriquement, la récession de 2009 soit terminée, la reprise économique a été affreusement lente. Cela se reflète sur les volumes de camions observés pendant les onze premiers mois de

l'exercice 2011, alors que neuf mois présentaient des diminutions du volume par rapport à la même période de l'année précédente et que deux mois étaient essentiellement identiques à l'année précédente. Ce n'est que pendant le douzième mois, le mois d'août, qu'une amélioration importante a été observée. En fait, les volumes sont considérablement inférieurs à ceux de 2004, notre année de pointe, et l'exercice 2011 est encore inférieur de 165 918 véhicules à la moyenne des douze années



précédentes. Les produits provenant des camions représentent environ 70 % des revenus provenant des postes de péage et, à un tarif moyen de 17,35 $ pour les camions, cela correspond à un montant non perçu de 2,9 millions de dollars par an.

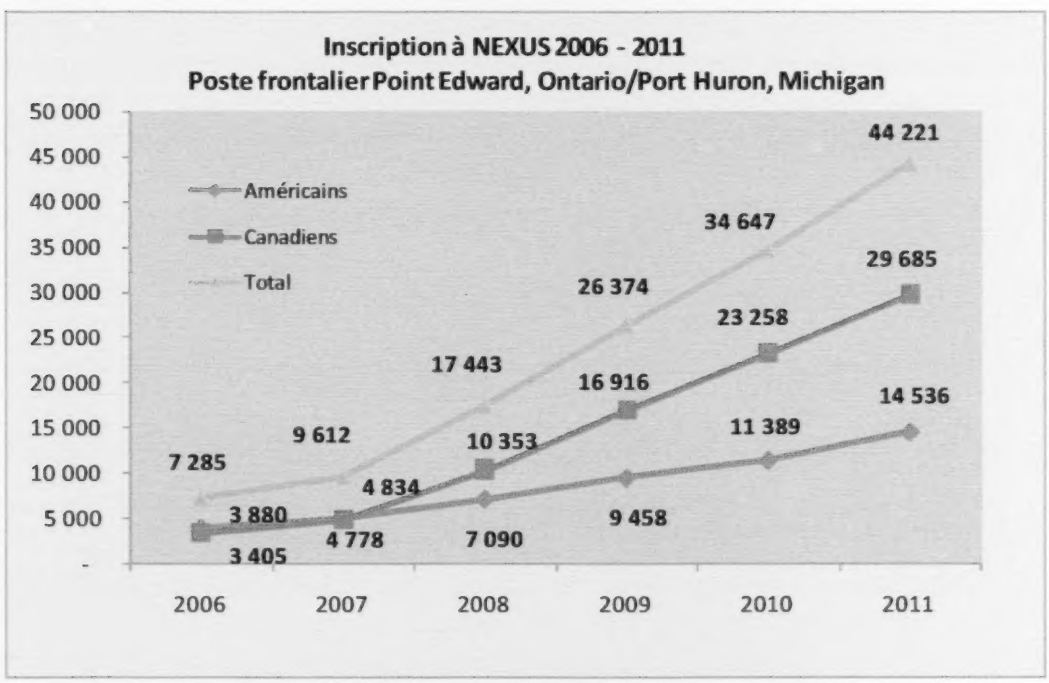


Bien que la parité du dollar canadien et du dollar américain encourage l'augmentation du nombre de voyageurs canadiens, la force du dollar canadien réduit l'encaisse réelle (c.-à-d. la conversion de l'argent américain reçu en argent canadien) que nous recevons des Américains. Notre plan d'entreprise fixe le taux d'échange appliqué à tous les revenus provenant des postes de péage payés en

dollars américains à la parité avec le dollar américain. Toutefois, par rapport au plan d'entreprise, le dollar canadien pendant l'exercice 2011 est plus fort de 1,3 cent et il est plus fort de 5,76 cents par rapport à l'exercice précédent. Par conséquent, lorsque nous convertissons les dollars américains, PBWC reçoit moins d'argent canadien pour chaque dollar américain.

Pendant l'exercice 2011, en raison de la force du dollar canadien, qui est à parité avec le dollar américain ou supérieur à celui-ci, les Canadiens profitent des occasions de faire des achats et de prendre leurs vacances de l'autre côté de la frontière, et le nombre de véhicules en provenance du Canada a augmenté considérablement par rapport à l'année précédente. Les volumes d'un mois à l'autre ont présenté des augmentations régulières par rapport aux mêmes périodes de l'année suivante, six des mois étant égaux ou supérieurs à la moyenne des 12 années précédentes et le dernier mois s'approchant du niveau du mois d'août de l'année de pointe. Toutefois, dans l'ensemble, le nombre de voitures est encore inférieur de 90 300 à la moyenne sur 12 ans et, avec un tarif de péage moyen de 2,76 $, cela correspond à un montant non perçu d'environ 249 000 $ par an. Par conséquent, lorsqu'on ajoute à cela le revenu non perçu provenant des camions, cela correspond à une ***baisse*** d'environ 3,1 millions de dollars de revenus provenant des postes de péage par an.

PBWC a commercialisé activement le programme international NEXUS pour les particuliers et a connu un grand succès. La force récente du dollar canadien, qui est à parité avec le dollar américain, a également encouragé une augmentation considérable du nombre d'inscriptions pendant l'exercice 2011, ce qui a également accéléré l'utilisation des jetons payés d'avance par rapport à l'année précédente.



Pourcentage annuel d'augmentation de l'inscription à NEXUS				
2007	2008	2009	2010	2011
31,94%	81,47%	51,20%	31,37%	27,63%

Le programme NEXUS a aidé à réduire la congestion de la circulation au fil des ans. S'il n'avait pas été mis en place, PBWC aurait connu un déclin encore plus abrupt du volume de la circulation au

cours des six dernières années. Bon nombre de voyageurs ne se seraient pas donné la peine de traverser en raison de l'accroissement des mesures de sécurité mises en œuvre, ce qui a exacerbé la fréquence des longues files d'attente et leur crainte de rester immobilisés sur les travées du pont pendant des périodes beaucoup trop longues.

En 2011, PBWC a amorcé des discussions avec l'ASFC visant à prolonger ou ajuster les heures d'ouverture canadiennes de NEXUS, qui avaient initialement été déterminées en 2002. En raison de l'augmentation du nombre d'inscriptions et des commentaires reçus de la part des clients, nous avons proposé que les heures de NEXUS soient ajustées afin d'ouvrir plus tôt le matin pendant les fins de semaine et de fermer plus tard, soit à 21 h, ce qui reflète mieux l'utilisation qu'en font les clients. À la suite de nos consultations, la CBP a ajusté ses heures d'ouverture pour NEXUS en décembre 2009, à la demande de PBWC, et l'ASFC a ajusté ses heures d'ouverture en juin 2011. Voici l'horaire actuel du service NEXUS :

HEURES D'OUVERTURE DE NEXUS	*À destination du Canada :*	*À destination des États-Unis:*
Du lundi au vendredi	De 7 h à 20 h	De 6 h à 21 h
Les fins de semaine	De 7 h à 20 h	De 8 h à 21 h
Les jours fériés	De 7 h à 20 h	De 8 h à 21 h

Résultats d'exploitation

Sommaire des résultats :
(en milliers de dollars)

RÉSULTATS FINANCIERS	2011	Plan d'entreprise	2010
	$	$	$
Produits	20 393	22 270	21 316
Charges d'exploitation	20 289	20 312	18 842
Excédent des produits sur les charges	104	1 958	2 474
Excédent des produits sur les charges/produits	0,5%	8,8%	11,6%

Les revenus étaient inférieurs aux prévisions et inférieurs à ceux de l'exercice précédent, en raison d'une réduction des volumes de camions que l'augmentation du nombre de voitures n'a pu compenser que partiellement; d'une augmentation de l'utilisation de jetons à rabais et de comptes commerciaux payés d'avance; d'un dollar canadien plus fort qui a eu un effet défavorable sur les revenus provenant des postes de péage et les soldes en dollars américains; et d'une déduction du revenu d'intérêt en raison du rachat des investissements pour financer des projets d'immobilisations.

Les charges étaient légèrement inférieures au plan d'entreprise, l'amortissement étant considérablement inférieur aux prévisions en raison du retard de l'achèvement substantiel du projet du Complexe DCA et de la capacité à capitaliser les salaires et les avantages sociaux du service des projets. Cela a été presque compensé par une augmentation des frais de consultation et une augmentation du nombre d'employés, les coûts supplémentaires des avantages sociaux négociés dans le cadre de la nouvelle convention collective, et de l'octroi d'indemnités de départ.

Les charges étaient considérablement supérieures à celles de l'exercice précédent en raison de l'achèvement et du début de l'amortissement du Complexe DCA et des projets fédéraux

d'infrastructure; d'une augmentation du nombre d'employés et d'indemnités de départ; d'une augmentation des salaires des employés dans le cadre de la nouvelle convention collective; et une augmentation des coûts de l'entretien et des services publics correspondant aux projets d'immobilisations supplémentaires qui ont été achevés.

Analyse détaillée des résultats :

Comparaison entre périodes

Exercices terminés le 31 août 2011 et le 31 août 2010

(en milliers de dollars)

PRODUITS	2011	2010	Augmentation (Diminution)	
	$	$	$	%
Péages et services	**16 313**	**16 910**	(597)	(3,5%)
Location d'espaces	**2 455**	**2 461**	(6)	(0,2%)
Bureau de change	**1 206**	**1 025**	**181**	**17,7%**
Revenus d'intérêts	**401**	**908**	(507)	(55,8%)
Produits divers	**18**	**12**	**6**	**50,0%**
Total des produits	**20 393**	**21 316**	(923)	(4,3%)

Les revenus provenant des postes de péage ont diminué de 597 $, soit 3,5 %. Bien que les volumes de la circulation automobile aient augmenté de 163 387 voitures (augmentation de 471 $), le nombre de camions a diminué de 22 619 (diminution de 406 $), mais ce gain net n'a pas pu surmonter les effets de la hausse du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les revenus provenant des postes de péage perçus en dollars américains (diminution de 228 $) et sur l'encaisse détenue en dollars américains (diminution de 38 $), de l'augmentation des jetons à rabais (diminution de 153 $) utilisés par les voyageurs; de l'augmentation des rabais commerciaux prépayés, du changement de la répartition des essieux et du changement de la répartition des voyageurs canadiens et des voyageurs américains (diminution de 219 $), et d'une diminution des frais d'escorte (diminution de 27 $).

Les produits de location d'espaces ont diminué légèrement, de 6 $, ce qui comprend une réduction de 23 $ des produits de la location de la boutique hors taxes, partiellement compensée par une augmentation de 13 $ du loyer commercial et de 3 $ de l'entreposage.

Les produits du bureau de change ont augmenté de 181 $, en raison de la parité du dollar canadien et du dollar américain pendant une longue période, ce qui encouragé une augmentation de la circulation des voitures à destination des États-Unis, associée à l'installation de GAB, de guichets de change et de la disponibilité des paiements par carte de crédit et de débit, ce qui permet de fournir aux clients un service 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Les produits des intérêts ont diminué, en raison du rachat d'investissements afin de financer les projets d'immobilisations achevés pendant l'exercice 2011.

CHARGES	2011	2010	Augmentation (Diminution)	
	$	$	$	%
Intérêts	5 838	5 959	(121)	(2,0%)
Amortissement	5 417	4 588	829	18,1%
Ressources humaines	5 211	5 103	108	2,1%
Frais généraux et administratifs	2 200	1 730	470	27,2%
Entretien	1 623	1 462	161	11,0%
	20 289	18 842	1 447	7,7%

La charge d'intérêt aurait normalement été inférieure de 165 $, mais l'utilisation d'une ligne de crédit pour financer les projets fédéraux d'infrastructure et l'achèvement du projet du Complexe DCA ont ajouté 44 $ à ce poste, pour une diminution nette de 121 $.

L'amortissement est plus élevé en raison de l'amortissement appliqué lors de l'achèvement substantiel du projet du Complexe DCA de 70 millions de dollars, en mai 2011, et aux projets fédéraux d'infrastructure de 18,3 millions de dollars, en mars 2011.

Les ressources humaines sont plus élevées en raison de l'octroi d'indemnités de départ (augmentation de 300 $), des augmentations annuelles (augmentation de 116 $), de l'augmentation du nombre d'employés des services de la comptabilité, des péages et de l'administration et d'une augmentation du nombre d'heures de travail prévues dans le bureau de change (augmentation de 56 $), ce qui a été partiellement compensé par la capitalisation d'une partie des salaires et des avantages sociaux du service des projets (diminution de 351 $).

Les frais généraux et d'administration sont plus élevés en raison des honoraires de consultation pour la récupération de la TVH/TPS (augmentation de 417 $), des services de facilitation (augmentation de 25 $) et d'une étude sur les revenus accessoires (augmentation de 22 $). Des augmentations du manque de capitaux (27 $), des assurances (26 $) et des relations publiques et de la publicité (15 $) ont été plus que compensés par les réductions des taxes municipales (23 $), des frais de déplacement (20 $), des frais de réunions (15 $) et des frais de service bancaire (14 $).

L'entretien est plus élevé en raison d'augmentations des services publics, ce qui est principalement attribuable aux frais supplémentaires de construction et d'infrastructure (123 $), aux coûts des inspections supplémentaires du pont (augmentation de 80 $), au pavage (augmentation de 28 $), à la remise en état de la station de pompage (augmentation de 44 $), d'exigences supplémentaires en matière d'aménagement paysager (augmentation de 48 $), de fournitures d'atelier (augmentation de 65 $), d'un hiver dur qui a nécessité des coûts supplémentaires pour le déneigement (augmentation de 28 $), des fournitures de conciergerie (augmentation de 19 $) et des coûts de l'essence (augmentation de 15 $). Cela est partiellement compensé par un règlement reçu relatif à un déversement environnemental ayant eu lieu en 2008 (diminution de 51 $), d'une réduction des déchets à éliminer (diminution de 88 $), des réparations effectuées en 2010 aux engins de levage mobile à courroie (diminution de 34 $) et aux réparations apportées en 2010 à la station de pompage de l'autoroute 402 (diminution de 28 $).

Comparaison avec le plan d'entreprise
(en milliers de dollars)

PRODUITS	2011	Plan d'entreprise	Augmentation (Diminution)	
	$	$	$	%
Péages et services	16 313	17 955	(1 642)	(9,1%)
Location d'espaces	2 455	2 529	(74)	(2,9%)
Bureau de change	1 206	1 338	(132)	(9,9%)
Revenus d'intérêts	401	388	13	3,4%
Produits divers	18	60	(42)	(70,0%)
Total des produits	20 393	22 270	(1 877)	(8,4%)

Les revenus provenant des postes de péage étaient inférieurs aux prévisions de 1 642 $, soit 9,1 %. Lorsque le plan d'entreprise a été élaboré, la circulation mensuelle des camions présentait des hausses supérieures à 10 %. Ce volume a été planifié pour le premier tiers de l'exercice 2011, avec des augmentations de 5 % par la suite. En réalité, la circulation des camions a présenté une baisse globale de 3,3 % (diminution de 1 012 $), ce qui a été partiellement compensé par une augmentation du nombre de voitures, qui a été supérieure aux prévisions de 179 188 (augmentation de 546 $). Les comptes commerciaux de camions ont présenté un changement de la répartition des essieux, en raison d'une réduction considérable du nombre de camions à ordures qui traversaient en direction du Michigan et du fait qu'ils ont davantage tiré parti des rabais sur leurs comptes payés d'avance (diminution de 868 $), comme l'ont fait les voitures (diminution de 179 $). Le dollar canadien a été plus fort que prévu, ce qui a eu un effet tampon sur les revenus provenant des postes de péage (diminution de 52 $) et qui a affecté l'encaisse détenue en dollars américains (diminution de 46 $). Pour terminer, les frais d'escorte ont été inférieurs aux prévisions (diminution de 39 $).

Les produits de location ont baissé légèrement, de 74 $, en raison d'une baisse du loyer variable provenant de la boutique hors taxes (diminution de 86 $). Les produits commerciaux ont été supérieurs aux prévisions (augmentation de 9 $).

Les produits du bureau de change étaient inférieurs aux prévisions de 132 $. PBWC avait prévu encore plus de clients dans le bureau de change en raison de la force du dollar canadien et des améliorations apportées au service à la clientèle, comme l'installation de GAB et de machines de change et la disponibilité des paiements par carte de crédit/débit.

Les produits d'intérêt ont augmenté légèrement plus que ce qui était prévu dans le plan d'entreprise, de 13 $, ce qui était attribuable au moment où l'argent était reçu sur les comptes bancaires.

Les produits divers étaient inférieurs aux prévisions, en raison de flux de rentrées accessoires qui n'étaient pas encore au point.

CHARGES	2011	Plan d'entreprise	Augmentation (Diminution)	
	$	$	$	%
Intérêts	5 838	5 845	(7)	(0,1%)
Amortissement	5 417	6 494	(1 077)	(16,6%)
Ressources humaines	5 211	5 180	31	0,6%
Frais généraux et administratifs	2 200	1 585	615	38,8%
Entretien	1 623	1 207	416	34,5%
	20 289	20 311	(22)	(0,1%)

L'amortissement est inférieur aux prévisions en raison des retards de la construction, qui a reporté l'achèvement substantiel du projet du Complexe DCA de 70 millions de dollars jusqu'en mai 2011.

Les ressources humaines s'approchent des budgets, principalement parce que l'octroi d'indemnités de départ (augmentation de 300 $) et la dotation en personnel supplémentaire (augmentation de 82 $) sont généralement compensés par la capitalisation d'une partie des salaires et des avantages sociaux du service des projets (diminution de 351 $).

Les frais généraux et d'administration sont plus élevés en raison des honoraires de consultation pour la récupération de la TVH/TPS (augmentation de 417 $), des services de facilitation (augmentation de 25 $) et d'une étude sur les revenus accessoires (augmentation de 22 $). Les augmentations des honoraires juridiques sont attribuables aux coûts de la négociation de la convention collective (augmentation de 33 $). Des exigences supplémentaires relatives aux licences d'utilisation de logiciels (augmentation de 28 $), l'assurance est plus élevée en raison d'une infrastructure supplémentaire (augmentation de 28 $), un manque de capitaux dans les GAB pendant l'exercice 2010 reconnu pendant l'exercice 2011 (augmentation de 26 $), les frais de papeterie (augmentation de 21 $) et les taxes municipales (augmentation de 20 $).

L'entretien est plus élevé en raison d'augmentations des services publics, ce qui est principalement attribuable aux frais supplémentaires de construction et d'infrastructure (146 $), aux coûts des inspections supplémentaires du pont (augmentation de 123 $), au pavage (augmentation de 73 $), à la remise en état de la station de pompage (augmentation de 44 $), aux exigences supplémentaires en matière d'aménagement paysager (augmentation de 35 $), aux fournitures d'atelier (augmentation de 43 $), à un hiver dur qui a nécessité des coûts supplémentaires pour l'enlèvement de la neige (augmentation de 20 $), à la signalisation sur la plaza (augmentation de 20 $) et aux fournitures de conciergerie (augmentation de 15 $). Cela est partiellement compensé par une réduction de l'entretien effectué sur les bâtiments (diminution de 62 $) et par un règlement reçu relatif à un déversement environnemental ayant eu lieu en 2008 (diminution de 51 $).

Coûts indirects contrôlables et lignes directrices du Conseil du Trésor relatives à la limitation des coûts

Afin d'évaluer correctement la limitation des coûts, il est nécessaire de calculer, à partir du total des charges figurant sur l'état des résultats, les coûts « contrôlables » qui peuvent être gérés par PBWC.

Conformément à la directive de 2010 du Conseil du Trésor, les budgets d'exploitation sont gelés à leurs niveaux de l'exercice 2011 pendant les deux exercices suivants (2012 et 2013). Les prévisions du plan d'entreprise de PBWC, présentées l'an dernier et cette année (printemps 2011) reflètent et respectent cette directive. Toutefois, des coûts supplémentaires ont été engagés lors du dernier mois de l'exercice 2011, comme les honoraires de consultation pour la récupération de 834 $ en TVH/TPS que nous avons accumulés afin de le réclamer dans le cadre des projets fédéraux d'infrastructure. De plus,

des indemnités de départ ont été accordées pendant l'année. Ce sont des coûts forfaitaires et il est peu probable qu'ils se répètent au cours d'années futures.

Piste de vérification vers les coûts indirects contrôlables	Exercice À ce jour	CA Plan d'entreprise	Variance CA v. PE
Total des charges selon l'état des résultats	**20 289**	**20 311**	**(22)**
Contre-passation :			
Intérêts	(5 838)	(5 845)	7
Amortissement	(5 417)	(6 494)	1 077
Avantages sociaux futurs des employés accumulés	(438)	(395)	(43)
Taxes municipales - Administration	(310)	(290)	(20)
Taxes municipales - Bureau de change	(6)	(6)	0
Salaires/Avantages sociaux amortis sur les projets d'immobilisation	393	-	393
Coûts indirects contrôlables	**8 673**	**7 281**	**1 392**
			(19,1%)

Une dotation en personnel supplémentaire était requise pour augmenter l'efficacité de la plaza et pour s'acquitter des charges de travail plus lourdes dans l'ensemble de l'organisation. Dans le service de comptabilité, un poste de comptable supplémentaire a été créé. Il s'est également avéré nécessaire de pourvoir deux postes de supervision des péages, qui étaient vacants depuis plus d'un an. Un nouveau poste, celui de directeur des communications, a été créé dans le service de l'administration. Le service de change a dû augmenter ses heures planifiées afin de tenir compte du volume accru de la clientèle.

Départemental contrôlable en haut	Fin d'exercise 2011	Plan d'entreprise	2011 contre Plan Augmentation (Dimunition)	% contre Plan
Conseil d'administration	$ 59	$ 53	$ 6	**11,32%**
Comptabilité/RH/Bureau	$ 599	$ 639	$ (40)	**(6,26%)**
Administration	$ 2 431	$ 1 514	$ 917	**60,57%**
Surveillance de administration	**$ 3 089**	**$ 2 206**	**$ 883**	**40,03%**
Conciergerie	$ 602	$ 559	$ 43	**7,69%**
Entretien	$ 1 777	$ 1 510	$ 267	**17,68%**
Gestion des projets	$ 670	$ 672	$ (2)	**(0,30%)**
Soutien d'infrastructure	**$ 3 049**	**$ 2 741**	**$ 308**	**11,24%**
Bureau de change	$ 594	$ 525	$ 69	**13,14%**
Péages	$ 1 745	$ 1 639	$ 106	**6,47%**
Opérations	**$ 2 339**	**$ 2 164**	**$ 175**	**8,09%**
TIC/courtiers/douanes	**$ 196**	**$ 170**	**$ 26**	**15,29%**
Total contrôlable en haut	**$ 8 673**	**$ 7 281**	**$ 1 392**	**19,12%**

Il y a eu des coûts d'entretien supplémentaires comme les services publics (principalement attribuables au nouveau centre corporatif de PBWC et à l'autre infrastructure), les inspections du pont étaient plus coûteuses (tout en respectant les exigences contractuelles); des travaux de pavage des kiosques de péage, la remise en état de la station de pompage, des exigences supplémentaires en matière d'aménagement paysager, des fournitures d'atelier, des coûts supplémentaires de déneigement, la signalisation sur la plaza et les fournitures de conciergerie ont tous augmenté en raison des édifices supplémentaires.

Une grande partie de ce qui précède était nécessaire pour améliorer l'efficacité autour de la plaza du pont. PBWC a réorienté la haute direction en établissant deux nouveaux postes, à savoir ceux de directeur des communications et de directeur du développement de programmes. Cela a été fait pour faire face aux défis stratégiques futurs de PBWC. PBWC s'efforcera de limiter ses coûts à l'avenir, jusqu'en 2013.

Investissements et dépenses d'immobilisations

La principale orientation de PBWC pour l'exercice 2011 a été son projet d'immobilisations « vedette », à savoir le complexe de douanes, de courtiers et d'administration (DCA) de 70 millions de dollars, ainsi que l'achèvement de projets d'infrastructure de 18,3 millions de dollars, dont la moitié du financement provenait du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, dans le cadre du Plan d'action économique du gouvernement du Canada.

En mai 2011, l'élément central et la pierre d'angle de notre plan directeur des immobilisations, soit le Complexe DCA, renommé le centre corporatif de PBWC, était substantiellement achevé et, à la fin de juin, tous les locataires s'étaient installés. Cet immeuble satisfait l'énoncé des besoins le plus à jour de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). Il accueille également les courtiers commerciaux et l'administration de PBWC dans un édifice qui sera une structure accréditée « la direction dans l'énergie et le design de l'environnement », qui crée une grande impression visuelle grâce à sa taille et son thème de « l'eau bleue » auprès de la communauté et des voyageurs qui traversent les travées du pont. (Consultez l'annexe A pour obtenir la liste complète des avancées technologiques et environnementales intégrées à cet immeuble de pointe.)

À ce stade, avec l'achèvement de ce « joyau de la couronne », PBWC a commencé le processus de redéfinition du plan directeur des immobilisations d'origine, ce qui comprendra la démolition de l'ancien immeuble et commencera le processus d'élargissement de la plaza pour ajouter quatorze kiosques d'inspection primaire supplémentaires. Nous pourrons également amorcer le réaménagement de la plaza afin d'en faire un lieu privilégié de transit pour les voyageurs commerciaux et les voitures, grâce à sa capacité accrue et à ses meilleures installations de service à la clientèle.

Lors de la création du programme fédéral d'infrastructure, PBWC a accepté de mener à bien huit projets d'immobilisations d'une valeur de 27 millions de dollars dans le cadre du programme fédéral d'infrastructure. Pendant l'été 2010, PBWC prévoyait qu'il pourrait raisonnablement mener à bien des projets d'infrastructure d'une valeur de 20 millions de dollars. Le 31 mars 2011, PBWC avait pu achever des travaux d'une valeur de 18,3 millions de dollars. Malgré cela, le financement fédéral a été le bienvenu et nous a aidé à accélérer certains des projets dans le cadre de notre plan directeur des immobilisations, qu'autrement nous n'aurions pas pu réaliser avant quelques années.

Parmi les projets achevés, ce programme permettra d'améliorer la sécurité et l'efficacité des travées du pont et de la plaza Combinées avec le projet de construction du Complexe DCA, cette « métamorphose extrême » et la démolition future de l'édifice d'administration existant augmenteront notre capacité à améliorer la circulation et la sécurité routière, même sans compter toute amélioration apportée du côté américain. Une fois que le côté du Michigan aura achevé son projet de construction de 586 millions de dollars ou sa version réduite, le pont Blue Water sera en bonne position, grâce à sa capacité excédentaire, pour tirer parti de toute augmentation future de la circulation. La construction a commencé sur le côté américain, avec le début de la partie élargissement de l'autoroute en 2011, qui devrait être achevée à la fin de 2012. Il est peu probable que l'expansion réelle de la plaza américaine commence avant 2015.

Une courte description et le statut des coûts de chaque projet d'infrastructure figurent ci-dessous :

Élargissement de la plaza jusqu'à l'élargissement de l'autoroute 402
(Budget de 2,8 millions de $ couvrant les années 2009-2011; réclamations soumises de 2,7 millions de $)
Élargissement de la plaza de PBWC afin de tenir compte de l'élargissement de l'autoroute 402, dont la construction, effectuée par le ministère des Transports de l'Ontario (MTO), est encore en cours. Avec l'élargissement de la partie provinciale de l'autoroute menant à la plaza de PBWC afin de faciliter le flux de circulation futur, l'efficacité et la sécurité, PBWC devait effectuer un élargissement correspondant jusqu'aux cabines de péage.

Signalisation à messages dynamiques sur l'approche de la plaza à partir de l'autoroute 402
(Budget de 1,7 million de $ couvrant les années 2009-2011; réclamations soumises de 1,8 million de $)
La signalisation à messages dynamiques sur les ossatures, les pylônes, les supports à console et les toits des auvents sera installée à différents endroits de la plaza afin de fournir des renseignements en temps réels aux véhicules commerciaux et aux véhicules de tourisme. Cette signalisation est programmée en vue de fournir des renseignements en temps réel sur les conditions, afin d'aider la gestion du contrôle de la circulation et l'allocation des couloirs. Cette signalisation est programmée selon différents scénarios afin de comprendre des renseignements à l'intention du public concernant les urgences et les incidents ainsi que la durée des retards, ce qui permettra aux automobilistes d'emprunter d'autres itinéraires, de changer l'heure de leur départ ou de modifier autrement leurs plans de déplacement afin d'éviter les incidents.

Infrastructure de la travée 2 du pont et mise à niveau des systèmes
(Budget de 5,8 millions de $ couvrant les années 2009-2011; réclamations soumises de 5,1 million de $)
Relocalisation et amélioration de l'équipement électrique et de communication qui avait subi plusieurs pannes de système avec l'infrastructure existante, et installation d'un nouveau système de distribution électrique pour la plaza. La composante électrique comprenait le projet de déplacer le système électrique actuel du pont qui se trouve dans l'immeuble d'administration actuel pour l'installer sous la travée 2. Le plan comprenait également une génératrice de secours en cas d'urgence et de nouveaux conduits d'alimentation vers les immeubles avoisinants.

Kiosques à deux niveaux et pour l'inspection primaire des douanes
(Budget de 1,7 million de $ couvrant l'année 2011; réclamations soumises de 1,6 million de $)
Avec la nouvelle conception de la plaza, de nouvelles cabines de péage ont été achetées afin de satisfaire à l'énoncé des besoins de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Les nouvelles cabines d'inspection primaire ont été conçues pour améliorer l'efficacité, facilitant ainsi le commerce et le tourisme. Sept nouveaux kiosques d'inspection primaire ont été conçus, construits et livrés à la plaza pour installation future. Quatre kiosques à deux niveaux seront installés dans le cadre de la phase 1 du Complexe DCA.

Infrastructure électrique/de communication de la plaza
[Budget de 3,8 millions de $ couvrant l'année 2011; réclamations soumises de 3,4 millions de $]
Élargissement du parc de stationnement existant de l'ASFC, éclairage du terrain de stationnement, collecteur de niveaux élevés d'eaux pluviales vers l'étang de collecte des eaux pluviales est, et infrastructure des conduites reliant le côté sud de la plaza au côté nord (sous l'approche de l'autoroute 402 vers les cabines de péage).

Réalignement de la bretelle d'accès à destination est
[Budget de 4,2 millions de $ couvrant l'année 2011; réclamations soumises de 3,7 millions de $]
Les activités existantes ont été déplacées et les installations ont été démolies pour achever le réalignement de la bretelle d'accès pour camions, permettant ainsi aux camions à destination du Canada d'accéder à l'autoroute 402 en direction de l'est.

Sources de capital
En juillet 2002, PBWC a émis des obligations-recettes à diffusion restreinte d'une valeur nominale de 110 millions de dollars, rapportant 6,41 %. Le principal et l'intérêt sont payables semestriellement et les obligations arrivent à échéance en juillet 2027. Les produits de la dette obligataire ont été utilisés pour refinancer la dette existante provenant de la construction d'une deuxième travée au pont et de la remise en état de la travée originale du pont, ainsi que pour établir le fonds de réserve pour le service de la dette et le fonds de prévoyance pour les dépenses d'exploitation et d'entretien dans le cadre des engagements en matière de dette.

L'encaisse restante et les investissements à la fin de l'exercice 2002 s'élevaient à environ 50 millions de dollars et ont été appliqués, avec une partie de l'encaisse provenant de l'exploitation de 2003 à 2011, aux projets indiqués dans le plan directeur des immobilisations. En 2011, presque tous nos investissements qui ne faisaient pas partie du fonds de réserve étaient arrivés à échéance et avaient été rachetés.

La convention relative à la dette obligataire nécessite que PBWC respecte la clause restrictive des tarifs de péage, qui stipule que PBWC prendra toutes les mesures légales pour fixer et établir les tarifs de péage et les autres frais, afin que le ratio de service de la dette brute soit égal ou supérieur à 1,25 à l'égard de chaque exercice financier et que le ratio prévu de service de la dette soit égal ou supérieur à 1,00 pour ce qui est de chaque exercice financier. Au 31 août 2011, le ratio de couverture de service de la dette brute s'élève à 4,33 et le ratio de service de la dette s'élève à 1,42.

Il s'est également avéré nécessaire d'utiliser 15 millions de dollars provenant de l'une de nos facilités de crédit pour financer les projets fédéraux d'infrastructure supplémentaires, pour payer les coûts finaux restants sur le projet du Complexe DCA de 70 millions de dollars, et pour avoir suffisamment d'argent disponible pour financer deux projets d'immobilisations pendant l'automne 2011. Cette ligne de crédit prenait la forme d'un prêt à taux fixe, avec quatre tranches à taux fixe et à échéance variable, portant intérêt à un taux global moyen de 3,66 %,. Les paiements de principal et d'intérêt sont effectués mensuellement, et le prêt arrive à échéance en juillet 2036.

En septembre 2011, PBWC a annoncé que les tarifs de péage augmenteraient de 0,25 $ à compter du 1er octobre pour les voitures et de 0,25 $ par essieu le 1er janvier 2012 pour les camions. Cela a été fait dans le but d'améliorer notre ratio actuel, qui s'établit à 1,28 (1,54 en 2010) et pour atténuer les

manques de capital d'exploitation potentiels en raison de la date des factures et des paiements semestriels de paiement et d'intérêt sur la dette obligataire.

Évaluation des obligations de Standard and Poors'

Standard & Poors' (S&P) réduit la note de crédit à long terme des émetteurs et la cote d'une dette de premier rang à long terme non garantie de PBWC de « A » à « A- », avec perspective négative. Ce déclassement reflète l'évaluation que fait S&P des réductions continues des volumes de circulation et d'un profil de risque financier qui se détériore, et reflète son évaluation des risques liés à l'exploitation et des risques financiers associés principalement aux niveaux de circulation qui fluctuent avec l'économie.

S&P a noté les points forts suivants relatifs au revenu :

- Une capacité importante d'établir ses propres tarifs de péage, relativement auxquels, contrairement à d'autres administrations de ponts cotées au Canada, PBWC n'est tenu de publier qu'un avis d'augmentation des tarifs de péage au moins 20 jours avant son entrée en vigueur.
- Avec son emplacement et sa zone de service stratégiques, 93 % des exportations de l'Ontario se rendant aux États-Unis, PBWC est le deuxième poste frontalier le plus fréquenté en Ontario pour les véhicules commerciaux. De plus, le risque d'empiètement est faible, avec le délai de l'approbation finale du Detroit River International Crossing.
- Des dépenses en capital modestes à court terme. PBWC réduira considérablement les dépenses en capital sur les deux prochaines années, après l'investissement en capital important de 79,1 millions de dollars effectué au cours des trois dernières années.

S&P a également noté les préoccupations suivantes relatives au revenu :

- Un flux de rentrées étroit, qui est sensible aux conditions économiques. Le flux de rentrées de PBWC est associé à un seul actif à péages, pour lequel les comptes commerciaux représentent environ 70 à 75 % du total des produits. Les voyages avaient diminué considérablement pendant la récession, ce qui illustre un profil de la demande sur lequel l'économie a une grande influence. De plus, l'augmentation de la sécurité à la frontière et des processus plus rigoureux de dédouanement, comme l'exigence de présenter un passeport pour les véhicules à destination des États-Unis, ont diminué la circulation des passagers et, dans une moindre mesure, le commerce; et

- Un profil de risque financier faible. Des réductions considérables de la circulation, particulièrement de la circulation des véhicules commerciaux pendant le repli économique, ont eu un effet négatif sur les produits provenant des péages. Cela a affecté les niveaux de couverture du service de la dette de l'entreprise, et de façon plus générale, son profil de risque financier. À la fin de l'exercice 2011 (31 août), le ratio de couverture du service de la dette de PBWC, y compris le principal et l'intérêt, a atteint un creux sans précédent de 1,2x, à partir des niveaux des exercices précédents qui s'établissaient à 1,6x ou plus.

Encaisse et flux de trésorerie :

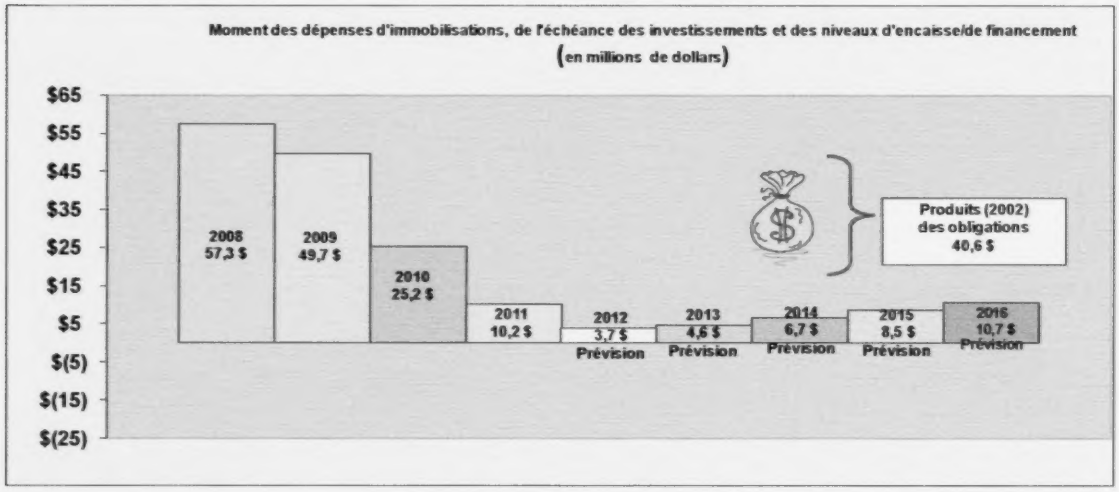
En plus d'une encaisse de presque 14 millions de dollars au début de l'exercice, des investissements d'une valeur de 8,6 millions de dollars ont été rachetés, 6,1 millions de dollars en argent ont été générés par l'exploitation pendant l'exercice, 5,9 millions de dollars ont été reçus de la part du gouvernement fédéral pour les projets fédéraux d'infrastructure, et une facilité de crédit de 15 millions de dollars a été utilisée pour financer des projets d'immobilisations d'une valeur de 30,9 millions de dollars, payer des créditeurs de 6,9 millions de dollars qui concernaient principalement les factures de construction ou les retenues de garantie, et 3,1 millions de dollars en paiement de principal sur les obligations. Les créances ont augmenté, principalement en raison de la réclamation de 0,8 million de

dollars en TVH/TPS pour les projets fédéraux d'infrastructure. Il restait près de 8 millions de dollars dans les soldes d'encaisse à la fin de l'exercice, dont une partie sera utilisée pour financer deux projets d'immobilisations majeurs pendant le 1er ou le 2e trimestre de 2012.

Sommaire de l'état des flux de trésorerie	Année courante Exercice 2011	Année précédente Exercice 2010
Fonds générés par l'exploitation	6 132	7 173
Dim. (aug.) nette des créances et des frais payés d'avance	(787)	(344)
Aug. (dim.) nette des créditeurs et des produits reçus d'avance	(6 807)	4 992
Rachat net d'investissements	9 074	29 528
Changements dans les investissements affectés	(468)	3 017
Diminution du capital des obligations	(3 089)	(2 900)
Augmentation des emprunts bancaires	14 970	-
	-	-
Achat d'immobilisations corporelles	(24 997)	(36 395)
Produits sur la vente d'immobilisations corporelles	-	-
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(5 972)	5 071
Encaisse au début de l'exercice	13 961	8 890
Encaisse à la fin de l'exercice	7 988	13 961
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse et des investissements	(15 046)	(24 457)

Bien que la situation actuelle du capital de travail semble saine et que l'encaisse disponible continuera à augmenter régulièrement jusqu'en 2016, il faut noter que les prévisions futures (plan d'entreprise 2012-2016) pour les dépenses en capital sont restées intentionnellement prudentes, à environ 1 million de dollars par an, jusqu'à ce que PBWC ait terminé son examen stratégique détaillé et ait révisé son plan directeur des immobilisations pendant l'automne et l'hiver 2011-2012.

L'encaisse provenant de l'exploitation au cours des 15 dernières années, les produits des obligations et l'utilisation de la facilité de crédit en 2011 ont permis de financer non seulement la construction majeure identifiée dans le plan directeur des immobilisations, mais également d'autres dépenses en capital (p. ex., logiciels, camions, améliorations à la plaza, etc.).



Au cours des 5 prochaines années (2012-2016), les soldes existants d'encaisse et d'investissements, en tandem avec l'encaisse provenant de l'exploitation qui devrait se maintenir et être positive, permettront

de financer partiellement les projets d'immobilisations prévus, tandis que le coût restant des projets d'immobilisations prévus sera financé par un prêt de capital et d'autres formes de financement, au besoin.

Construction majeure et plan directeur des immobilisations - sur 20 ans

Année d'achèvement	Structure	Coût (en milliers)
	Construction majeure et plan directeur - Projets achevés	
1997	2e travée du pont	59 885 $
1999	1ère travée du pont	26 921 $
2001	Entretien des immeubles	3 029 $
2002	Boutique hors taxes	5 282 $
2005	Center d'information touristique	3 984 $
2007	Rampe de camion	11 724 $
	Total partiel	**110 825 $**
	Plan directeur d'immobilisations - Projets en cours	
2011	Complexe de l'immeuble DCA	69 975 $
2011	Projets fédéraux d'infrastructure	18 336 $
	Partie financée par le gouvernement fédéral	(9 168 $)
	Total partiel	**79 143 $**
	Plan directeur d'immobilisations - Projets futurs	
2013-2015	Immeuble ASFC	être déterminé
2015-2016	Bureau de change et toilettes publiques	être déterminé
2016-2017	Édifice de péages	être déterminé
	Total partiel	**- $**
	Projets de construction majeurs	**189 968 $** +

En tant que société d'État mère, nous générons des profits spécifiquement dans le but d'assurer l'entretien des travées du pont, de la plaza et des installations, ainsi que de financer d'autres projets d'immobilisations dans leur intégralité. De ce fait, à long terme, tous les fonds générés et investis seront entièrement dépensés afin de nous permettre de nous acquitter de notre mandat fédéral.

Bien que la direction se soit efforcée de maintenir ses coûts « contrôlables » en 2011 en respectant les lignes directrices du Conseil du Trésor relatives à la limitation des coûts, le conseil d'administration de PBWC a l'autorité nécessaire pour ordonner à la direction de réduire davantage les dépenses, de reporter la construction d'autres projets ou d'augmenter les revenus grâce à des rajustements aux tarifs de péage, ce qui a été mis en œuvre en octobre 2011 pour les voitures et en janvier 2012 pour les camions.

Nous avons exercé notre option de transférer des fonds de notre fonds de pour l'entretien majeur non affecté et nous continuerons à le faire jusqu'à ce que les 2,2 millions de dollars qui restent dans ce fonds soient épuisés. Historiquement, les échéanciers de construction ont été prolongés et les volumes de circulation ont été supérieurs aux prévisions (l'année 2010 constituant un exemple parfait), ce qui a permis d'obtenir des flux de trésorerie supérieurs aux prévisions.

Enjeux actuels et perspectives futures

« Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre »

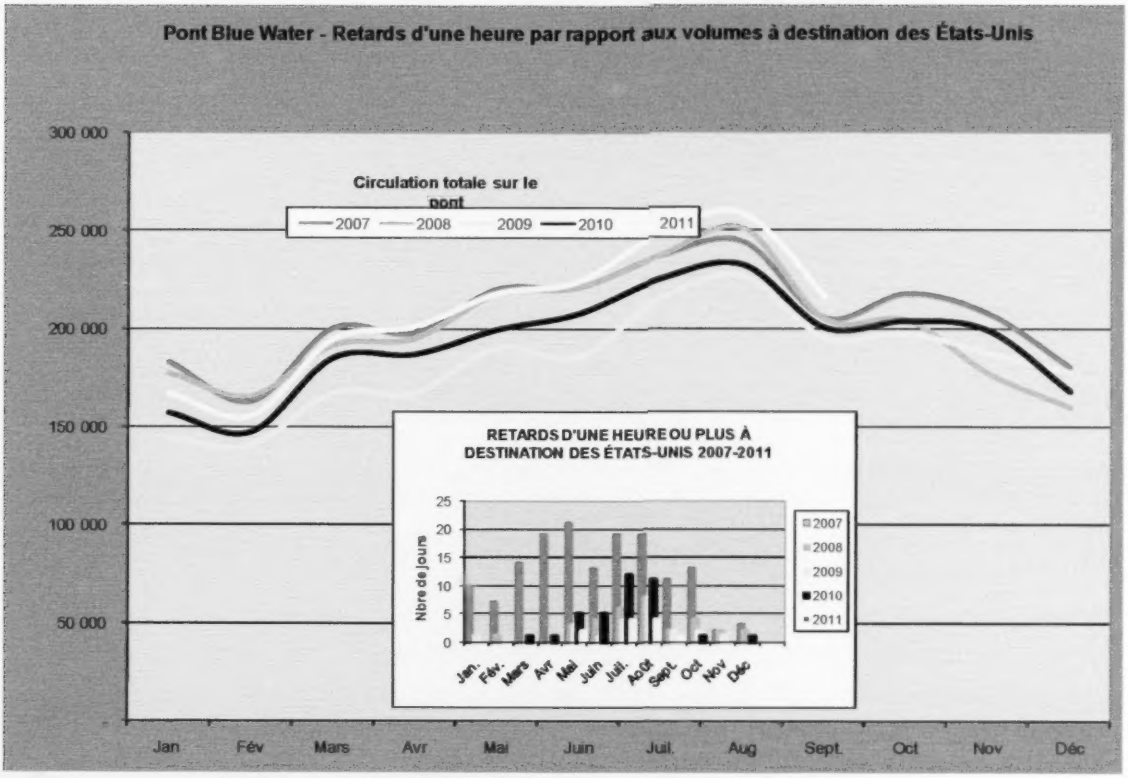
PBWC attend avec impatience la publication du plan d'action qui suivra l'annonce faite le 4 février 2011 par le premier ministre Harper et le président Obama. PBWC a fait des soumissions officielles au « groupe de travail Par-delà la frontière » afin d'aider à concrétiser la vision. Une fois que les mesures à prendre seront publiées, PBWC adoptera les initiatives et travaillera en étroite collaboration avec le groupe de travail dans le but d'en assurer la réussite.

Problèmes concernant l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et l'U.S. Customs Border Protection (CBP)

Lors de l'exercice 2007, des délais d'une heure ou plus à la frontière ont été observés pendant environ 140 jours. Cela a soulevé, à juste titre, de vives critiques de la part des utilisateurs canadiens de la frontière, tant du public voyageur que des utilisateurs commerciaux, qui ont critiqué la CBP pour son manque de personnel et ses horaires. La circulation générale et commerciale a subi une congestion excessive le long de la frontière et a souffert de longs délais de traitement par l'U.S. Customs Border Protection (CBP). Les efforts relatifs aux affaires intergouvernementales de PBWC ont entraîné la création d'un groupe de travail afin de soulever ces problèmes auprès de la CBP.

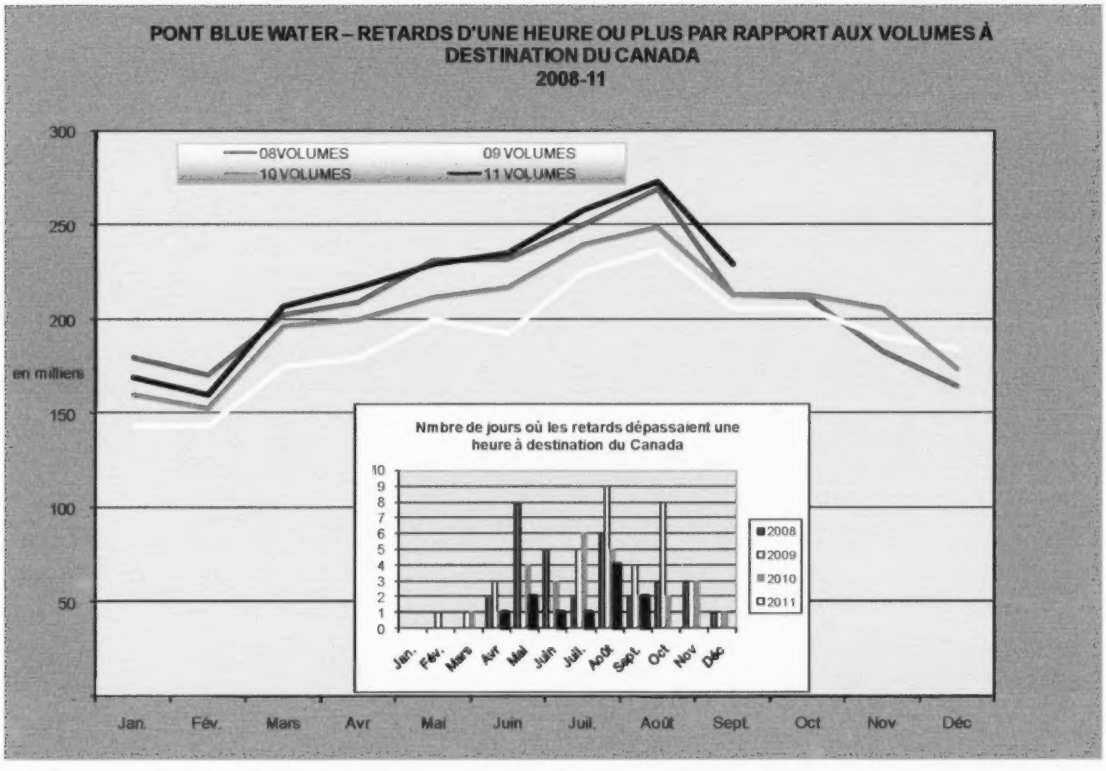
Une initiative officielle et délibérée mise en place en 2007-2008 afin d'engager les organismes transfrontaliers, à savoir la CBP, l'ASFC et le MDOT, a entraîné la tenue périodique de réunions pour discuter d'améliorations provisoires à la capacité et d'améliorations à la coopération entre les organismes. Cette stratégie a contribué à la réduction des temps d'attente excessifs à la frontière, qui n'étaient plus que de 27 jours, jusqu'en 2010, alors que des temps d'attente excessifs se sont produits pendant 40 jours en raison du lancement du programme IVHO et d'une augmentation des exigences relatives aux documents et de la vérification de ceux-ci (passeport, NEXUS, permis de conduire améliorés). Les discussions se sont poursuivies pendant l'exercice 2011, et il est possible que certaines d'entre elles aient contribué à la réduction des temps d'attente excessifs, qui n'ont été observés que pendant 12 jours en 2011.

De même, pour la circulation à destination du Canada, les temps d'attente excessifs (congestion) de plus d'une heure étaient encore pires. Sur le côté canadien, en 2009, l'ASFC avait entièrement pourvu en personnel les dix couloirs d'inspection primaire (CIP) une seule fois, en dépit du fait qu'en juillet et en août, on pouvait compter quatorze jours où les retards avaient atteint ou dépassé une heure. En 2009, on pouvait compter 30 jours où les temps d'attente étaient excessifs, et ce chiffre avait passé à 36 jours en 2010.



Par l'entremise de nos efforts de relations gouvernementales, il a été demandé à PBWC de faire partie d'un groupe de travail avec l'ASFC afin de régler ces temps d'attente excessifs, particulièrement avec l'élimination prochaine du programme d'étudiants d'été et les contraintes budgétaires au sein de l'ASFC. Nous avons été extrêmement satisfaits des efforts faits par l'ASFC pendant l'été 2011. Certains ajustements ont été apportés aux horaires et le recours aux heures supplémentaires a augmenté, ce qui a réduit les temps d'attente de façon efficace pendant les périodes de pointe estivales. Lors de l'exercice 2011, les voyageurs ont subi des retards d'une heure ou plus pendant seulement 17 jours. PBWC est toujours membre du groupe de travail et rencontre régulièrement l'ASFC afin de travailler en collaboration pour trouver de nouvelles solutions afin de veiller à ce que les temps d'attente à la frontière soient minimisés.

Les réussites en matière de relations gouvernementales de PBWC sont attribuables à sa participation à plusieurs conférences et associations qui concernent la frontière, afin de s'assurer que le pont Blue Water (canadien et américain) est une expérience sûre, efficace et agréable pour tous ses clients.



La nécessité d'une augmentation de la capacité dans les couloirs d'inspection sur la plaza de Port Huron est clairement indiquée dans le graphique ci-dessous. La circulation la plus lourde par kiosque d'inspection primaire au Canada est observée à la frontière entre Port Huron et Sarnia. (Remarque : les données de 2009 sont les plus récentes qui soient à notre disposition.) Le projet de plaza du pont américain, qui compte 20 kiosques d'inspection primaire et l'espace suffisant pour 10 cabines supplémentaires, contribuera à soulager ce problème de capacité, mais il ne sera pas achevé avant 2017 au plus tôt. Par conséquent, les discussions avec la CBP concernant les améliorations provisoires à la capacité, que nous avons mentionnées ci-dessous, sont essentielles.

PORT	Volumes à destination des États-Unis en 2009		Total des véhicules à destination des États-Unis	Nombre total de couloirs d'inspection primaire	Véhicules par an par couloir d'inspection primaire
	Voitures	Camions		CBP	
PONT BLUE WATER	1 571 472	620 482	2 191 954	13	168 612
PONT PEACE	2 371 828	580 370	2 952 198	18	164 011
QUEENSTON LEWISTON			1 590 409	10	159 041
PAC HIGHWAY	1 350 196	310 000	1 660 196	15	110 680
PONT AMBASSADOR	2 123 212	1 174 614	3 297 826	32	103 057
TUNNEL DETROIT WINDSOR	1 221 485	12 267	1 233 752	13	94 904
PEACE ARCH	1 492 435	-	1 492 435	16	93 277
PONT RAINBOW	1 461 426	-	1 461 426	17	85 966
PONT WHIRLPOOL	169 409		169 409	2	84 705
MILLE-ÎLES	667 703	176 268	843 971	11	76 725
CHAMPLAIN	1 040 154	294 970	1 335 124	19	70 270
SAULT STE MARIE			-	5	-
PONT INTERNATIONALE de la VOIE MARITIME			-	9	-

PBWC a construit, à ses frais, un bâtiment de pointe de 70 millions de dollars conforme à l'énoncé des besoins stricts de l'ASFC. Dans le cadre du plan directeur des immobilisations et du Programme fédéral d'infrastructure, nous avons construit pour l'ASFC quatorze (14) cabines d'inspection primaire supplémentaires, dont le coût s'élève à 1,6 million de dollars.

PBWC maintient de bonnes relations avec les équipes de gestion locale de l'ASFC et de la CBP et nous sommes parfaitement conscients des contraintes imposées à ces deux organismes. PBWC souhaite se faire, de façon diplomatique, le porte-parole de l'ASFC. En fonction de notre propre expérience avec l'exploitation de péages, nous avons apporté plusieurs suggestions constructives qui devraient permettre d'améliorer la sécurité, le service à la clientèle et l'efficacité pour tous les intervenants, sur la plaza du pont Blue Water, sans nuire au mandat de sécurité de l'ASFC. Nous estimons que les mesures suivantes pourraient s'avérer utiles :

1. Permettre aux superviseurs de première ligne de l'ASFC d'autoriser les heures supplémentaires au besoin. Assurer l'ouverture de tous les couloirs d'inspection primaire pendant les périodes de pointe.

2. Examiner les horaires et les affectations de travail afin que des ressources suffisantes soient disponibles pendant les périodes de pointe.

3. Introduire la technologie de RFID, telle qu'installée par la CBP, qui aide à accélérer le traitement des véhicules.

4. Contribuer à la promotion de programmes pour les voyageurs dignes de confiance, tels que NEXUS, qui nécessitent des efforts de promotion importants et un nombre d'employés suffisant affecté au traitement et dans les centres d'adhésion.

5. Augmenter les heures d'ouverture du couloir NEXUS à un minimum de douze (12) heures par jour, correspondant à l'effort fait par la CBP américaine. Du côté américain, NEXUS est ouvert 15 heures par jour pendant la semaine. PBWC souhaiterait que l'ASFC affecte les ressources suffisantes au couloir NEXUS afin de respecter le même horaire que la CBP.

Article 6 de la *Loi sur les douanes*

L'obligation de PBWC, en vertu du paragraphe 6(1) de la *Loi sur les douanes*, consiste à fournir « les locaux ou autres installations propres à permettre aux agents de procéder, dans les conditions voulues, à la retenue et à la visite des marchandises importées, ainsi qu'à la fouille des personnes ». Cependant, au fil des ans, nous avons fourni des services supplémentaires pour lesquels nous n'avons reçu aucune compensation, tels que l'entretien, le déneigement, les services de conciergerie et d'autres services divers au quotidien.

En coordination avec le PBOA, PBWC a communiqué avec l'ASFC afin de lui demander sa coopération pour l'obtention d'une décision judiciaire qui allouera de façon définitive les coûts et les obligations conformément à l'article 6 de la Loi sur les douanes.

Étude environnementale

Une étude indépendante a été effectuée pendant l'été 2011 par une société d'experts-conseils en environnement et en hygiène industrielle tierce. Il s'agissait d'une étude de surveillance des gaz d'échappement de diesel et d'essence dans l'air – en particulier, la matière particulaire diesel, la matière particulaire respirable, les oxydes d'azote et le monoxyde de carbone. Des études ont été effectuées aux kiosques de péage et aux approches des kiosques de péage afin de s'assurer que les employés de PBWC ne sont pas mis en danger par une exposition à court ou à long terme à une telle forme de pollution. On a conclu que lorsque des niveaux de ces substances étaient observés, ils étaient

considérablement inférieurs aux limites d'occupation professionnelle pour le CO, les NOX et la matière particulaire respirable énumérés dans le Règlement sur le contrôle de l'exposition à des agents biologiques ou chimiques (Règlement de l'Ontario 833).

Convention collective

L'ancienne convention collective avait expiré le 6 novembre 2010. Les négociations pour la nouvelle convention collective ont eu lieu pendant l'année 2011. Les sessions de négociations ont été respectueuses et ont progressé de façon positive pendant le processus, culminant avec la signature d'une convention ratifiée en octobre 2011. Contrairement aux anciennes conventions de 3 ans, la présente convention collective durera 4 ans et comprend des augmentations salariales de 1,5 % pour chacune des deux premières années et de 2,75 % pour chacune des deux dernières années; les heures de travail hebdomadaires moyennes des employés à temps partiel ont augmenté, passant de 30 à 36 heures, et ces employés bénéficient désormais des avantages sociaux des employés à temps plein; le nombre de jours de maladie et les tarifs différentiels pour quarts de travail ont augmenté; et d'autres ajustements ont été apportés aux conditions de la convention précédente. La structure salariale à deux paliers reste en place, bien qu'un ajustement unique ait été apporté à l'échelle salariale à deux paliers du service de conciergerie, afin que le salaire payé se rapproche de ce qui est offert dans l'économie locale.

PBWC considère que le résultat favorable de la convention signée reflète la direction positive et progressive adoptée par l'organisation. Comme le laissent entendre les détails de la convention, nous reconnaissons que l'environnement d'affaires actuel continuera de nous présenter des défis à court terme, alors que nous réagissons à l'état instable de l'économie. Et pourtant, nous prévoyons une amélioration progressive de l'économie, si lente soit-elle, et nous jetons les bases nécessaires grâce aux ajustements échelonnés des salaires et des conditions étendues pour les avantages sociaux qui figurent dans la convention. Ces améliorations concrètes devraient être considérées par tous nos employés comme des indicateurs solides de nos perspectives d'avenir positives.

Dans l'ensemble, la convention encourage davantage notre relation de travail positive avec nos représentants de l'AFPC. Elle renforce également nos initiatives qui sont en cours pour l'amélioration de notre lieu de travail et de nos services, ce qui continuera à profiter à tout le monde chez PBWC et à ceux que nous servons.

Objectifs stratégiques de l'exercice 2010-2011

Buts 2010-2011			
OBJECTIFS 2010-2011	**CIBLES DE RENDEMENT**	**ÉVALUATION DU RENDEMENT**	**État**
Plans d'action relatifs aux programmes, avec des composants de surveillance et de vérification fondés sur le rendement	Tableaux de bord regroupant des indicateurs de mesure du rendement d'ici avril 2010.	**Tableaux de bord pour :** **– Les projets d'immobilisations** **– Les relations avec la clientèle et le marketing** **– Les relations avec les gouvernements** **– Les relations communautaires** **– Les mesures à prendre relatives à la gestion des employés** **– Les finances**	**Réalisé** **Réalisé** **Réalisé, approuvé** **Réalisé, approuvé** **Réalisé** **Reporté**
Contrôles financiers	Installation du module de bons de commande Installation du module d'établissement des coûts des projets d'immobilisations	**Mise en œuvre** **Mise en œuvre d'ici au 4e trimestre de 2012-13**	**Réalisé**
Élaboration d'un programme de développement durable	Préparation d'une vue d'ensemble des composantes du programme et du calendrier de mise en œuvre associé	**Programme de développement durable**	**Rédaction de la version préliminaire d'un rapport sur la politique et le programme de durabilité environnementale**
Nouvelles possibilités d'obtenir des revenus commerciaux	Détermination de nouvelles initiatives possibles et de nouvelles sources de revenus	**Rapport au conseil d'administration sur une étude des revenus accessoires**	**Réalisé**
Établissement des expositions et des risques	Rapport au conseil d'administration décrivant la nature et le niveau des expositions possibles et assurées ou atténuées par des polices d'assurance ou des politiques de PBWC. Recommandations pour des mesures futures concernant chaque politique/domaine de risque.	**Remise du rapport** **Remise des recommandations**	**Réalisé et approuvé** **Réalisé**
Amélioration des relations entre le conseil d'administration et le chef de la direction	Établissement des possibilités permettant de développer des relations positives avec le chef de la direction. Examen de l'autoévaluation officielle afin d'établir les domaines donnant lieu à des préoccupations et les recommandations Examen des renseignements sur l'éducation, la formation et le développement du leadership et examen de l'approbation à l'inscription.	**Établissement des possibilités** **Rapport officiel** **Établissement des possibilités en matière d'éducation, de formation et de développement du leadership**	**Réalisé** **Réalisé** **En cours**

Objectifs stratégiques de l'exercice 2011-2012

Buts 2011-2012			
OBJECTIFS 2011-2012	**CIBLES DE RENDEMENT**	**ÉVALUATION DU RENDEMENT**	**État**
Conformité avec les mesures de limitation des coûts du budget de 2010	Les coûts d'Exploitation doivent être maintenus aux niveaux établis dans le plan d'entreprise 2010-2011 (avril 2010) pour 2012 et 2013	Niveaux de dépenses; analyse de la variance	
Établissement d'une stratégie révisée pour le plan directeur des immobilisations 2012-2016	Identification des principaux projets d'immobilisations d'ici à l'automne 2011	Rapport officiel Plan d'action	
Élaborer un programme de gestion des employés	À partir du sondage auprès des employés, élaborer des recommandations et des plans d'action permettant d'améliorer le milieu de travail	Nombre de recommandations Nombre de plans d'action Nombre d'achèvements	

Stratégies générales

Programme de relations avec les gouvernements

PBWC reconnaît qu'il doit mettre en valeur ses relations avec tous les ordres de gouvernement ainsi qu'avec les agences et les intervenants connexes de part et d'autre de la frontière afin de garantir à ses clients une expérience sécuritaire, efficace et agréable.

Contexte
Les événements de l'été 2007 ont représenté le catalyseur ayant forcé PBWC à consacrer les ressources nécessaires à la résolution du problème posé par les délais inacceptables. Lors des mois de juillet et d'août 2007, les clients de PBWC à destination des États-Unis devaient fréquemment composer avec des retards de deux à trois heures. Les délais ont causé de nombreuses difficultés, les clients se trouvant coincés dans des engorgements routiers sans nourriture, eau, médicaments ou installations sanitaires. Les migrants journaliers, dont bon nombre sont des infirmières canadiennes travaillant aux États-Unis, arrivaient en retard au travail. D'autres personnes ont manqué leur vol, des réunions familiales ou des manifestations sportives. Tant pour les voyageurs canadiens que pour leurs homologues américains, le passage de la frontière était en voie de devenir de véritables « tracas ». La circulation commerciale était également affectée en raison des longues files d'automobiles obstruant l'accès des véhicules commerciaux à la plaza du pont, menaçant les livraisons juste-à-temps. Des programmes pour les voyageurs dignes de confiance, tels qu'EXPRES et NEXUS, qui normalement permettent un passage expéditif à la frontière, ont également été victimes des congestions et des retards. D'autres postes frontaliers ont éprouvé des retards semblables, une première depuis les événements du 11 septembre. Les médias locaux, régionaux et nationaux parlaient d'un « épaississement » de la frontière.

Localement, l'ASFC a un impact important sur l'attitude et l'efficacité des voyageurs qui entrent au Canada par le pont Blue Water. PBWC a l'intention de maintenir des relations positives et productives avec l'ASFC afin de comprendre et d'accommoder les besoins de l'ASFC liés à la frontière. PBWC maintiendra ouvertes les lignes de communication afin de s'assurer que les représentants de l'ASFC comprennent les besoins et les préoccupations des clients de PBWC, ainsi que les réalités et l'importance du maintien de l'efficacité d'un poste frontalier.

PBWC a reconnu que le commerce et le tourisme n'étaient pas uniquement affectés par ces retards à court terme, mais pouvaient très bien l'être également à long terme. Puisque les clients canadiens et américains perçoivent à présent la probabilité accrue de retards à la frontière, l'idée d'éviter les voyages au Michigan ou en Ontario devient profondément ancrée dans le psyché du grand public.

Recherche
Une analyse des longs retards de l'été 2007 a permis de conclure que les délais de traitement par les douanes américaines avaient augmenté non seulement sur le pont Blue Water, mais à tous les postes frontaliers reliant l'Ontario aux États du Michigan et de New York. Les données ont été recueillies à partir du système de perception des péages de PBWC, des rapports du superviseur des péages et des entrées au journal. Les résultats indiquent clairement que les retards relatifs à la circulation en direction des É.-U. étaient plus fréquents que les étés précédents, et ce, même si les volumes étaient sensiblement plus faibles. Lors de l'année civile 2007, des retards d'une heure ou plus se sont produits au cours de 151 jours, selon les entrées au journal du superviseur des péages. De même, en 2009, malgré le déclin important des volumes de la circulation par rapport à 2008, la fréquence des retards inacceptables a augmenté. Des améliorations ont été observées en 2010, et il faut maintenir sa vigilance afin que le passage frontalier soit efficace tout en assurant la sécurité.

La principale préoccupation de PBWC est sa mission d'offrir une expérience sûre, efficace et agréable à la frontière, la question de « l'épaississement » de la frontière canado-américaine devant être abordée de manière modeste mais efficace, auprès des deux gouvernements et des départements qui surveillent la mise en application aux douanes.

Plan
Renforcer les relations et miser sur celles-ci afin de sensibiliser et d'informer les législateurs, les bureaucrates et les douaniers ainsi que leur offrir des solutions en vue de faciliter le passage d'activités commerciales et touristiques légitimes, tout en maintenant la sécurité de la frontière. Cela sera réalisé en maintenant notre adhésion à des organismes axés sur la frontière, comme CAN/AM BTA, la Public Borders Operators Association (PBOA), le comité de transport de la chambre de commerce de Sarnia Lambton, le Groupe de travail sur les questions frontalières de transport et le Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière, et en y participant.

Le plan comprend également la persuasion et la sensibilisation de membres du gouvernement, notamment pour les inciter à devenir plus proactifs afin de s'attaquer au problème d'« épaississement » de la frontière au sein du gouvernement canadien et auprès de leurs homologues américains. PBWC s'assurera de saisir toutes les occasions de donner des présentations, de participer à des discussions entre experts, des symposiums et des études, et ce, afin d'atteindre ses objectifs. Les rapports avec les représentants locaux de l'Agence des services frontaliers du Canada et du service américain des douanes (US Customs and Border Protection) seront également renforcés afin de collaborer à l'établissement de solutions qui faciliteront la circulation sur le pont Blue Water. Le plan comprend également le maintien de communications ouvertes avec les représentants de Transports Canada, du Consulat du Canada à Detroit, du Consulat des États-Unis à Toronto et de l'Ambassade du Canada à Washington.
Dans le cadre de sa stratégie d'affaires avec les gouvernements, PBWC plaidera souvent non seulement pour lui-même, mais également pour les intérêts des intervenants. En avril 2011, le vice-président de l'exploitation de PBWC a témoigné devant le House Committee on Homeland Security – Sub-Committee on Border and Maritime Security du Congrès, à Washington, pour soutenir l'initiative d'agrandissement de la plaza américaine. La congestion de la circulation sur le côté canadien découle directement du goulot d'étranglement sur la petite plaza américaine. Le témoignage a décrit les contraintes géographiques, physiques et financières et a présenté la meilleure solution qui permettrait de surmonter nos défis et les efforts que nous faisons pour porter ces questions à l'attention des organismes qui ont les pouvoirs nécessaires pour améliorer les processus et les politiques au niveau de la frontière internationale.

Obstacles à la réussite
Certaines variables échappant à notre contrôle peuvent faire obstacle à l'objectif énoncé dans le présent plan. Un attentat terroriste en sol américain ou canadien affectera certainement la circulation entre nos frontières. Un changement de garde aux États-Unis, accompagné de l'adoption de nouvelles politiques et de nouveaux règlements plus sévères en matière de sécurité frontalière, pourrait également entraîner l'« épaississement » de la frontière. Les efforts de promotion de programmes de voyageurs de confiance, tels qu'EXPRES et NEXUS, permettront d'atténuer certains de ces problèmes.

Suivi du rendement
Le plan sera suivi et évalué en relevant le nombre de jours au cours desquels des retards d'une heure ou plus pour la circulation en direction des É.-U. se sont produits. Ces renseignements seront compilés par le service des opérations de la même manière qu'en 2007 afin d'en garantir la continuité. Les résultats sont comparés sur une base mensuelle avec ceux de l'année précédente et ils seront soumis mensuellement au conseil d'administration de PBWC. Cette méthode sera employée puisque aucune autre base de référence n'a été établie pour mesurer les délais.

Plan du programme de relations communautaires, exercices 2011-2013

But et contexte du plan :

PBWC reconnaît que le fait d'avoir dans son territoire l'un des passages frontaliers internationaux les plus animés en Amérique du Nord présente des défis comme des avantages à nos collectivités hôtes du comté de Lambton. Le but du programme de relations communautaires est de s'assurer que la collectivité comprend, apprécie et soutient les activités de PBWC et continue à le faire, afin que PBWC puisse continuer à réaliser sa mission et sa vision de façon efficace. Un programme de relations communautaires responsable, proactif et multidimensionnel nous aidera également à contribuer à une meilleure qualité de vie dans le comté de Lambton.

PBWC reconnaît l'importance de relations positives et productives avec des intervenants nombreux et variés, c'est-à-dire les individus et les groupes qui peuvent affecter les plans ou les agissements de l'organisation ou être affectés par ceux-ci. Il est essentiel de comprendre que des relations positives avec les intervenants ne peuvent être fondées que sur une communication ouverte, honnête et opportune, constamment renforcée par des actions responsables, ce qui permettra à l'organisation de mériter le respect et la confiance du public. Les intervenants internes sont tout aussi importants. Notre partenaire, Transports Canada, le député de notre région et nos employés devront être des partisans bien renseignés du programme, à différents niveaux. En particulier, nos employés seront encouragés à contribuer activement à nos plans et à nos activités d'amélioration de la collectivité.

Les programmes et les activités de relations communautaires de PBWC comprendront des composantes d'information, d'éducation et de collecte d'opinions. Concernant ce dernier aspect, PBWC reconnaît que ses plans, ses services et son rendement bénéficieraient des commentaires des intervenants de la communauté au stade de la planification, ainsi que de leur rétroaction, lors de notre évaluation de l'efficacité de nos activités. Notre programme de relations communautaires reflétera une approche sociale, économique et environnementale de la gestion des affaires. Nos intérêts à cet égard seront larges, allant de l'efficacité du système de transport à la sécurité du public en passant par le développement de la jeunesse, l'amélioration sociale et culturelle de la collectivité, et l'utilisation par la collectivité des terrains, des ressources et des compétences de PBWC.

Plan de programme de marketing et de service à la clientèle, exercices 2011-2013

But et contexte du plan :

Depuis l'ouverture de la travée d'origine au-dessus de la rivière St. Clair entre Point Edward, en Ontario, et Port Huron, au Michigan, en 1938, le pont Blue Water est devenu un lien de transport terrestre majeur entre le Canada et les États-Unis. Les droits de péage ont fourni à PBWC une source solide de revenus, qui a couvert les activités d'exploitation courantes et les dépenses en immobilisations sans qu'il soit nécessaire de recourir à des subventions fédérales. Pour cette raison, il est important qu'un plan soit mis en place pour contribuer à la solide situation financière du pont Blue Water, en s'assurant que les services de PBWC demeurent conformes aux besoins et aux préférences des clients et que les voyageurs transfrontaliers sont au courant de ses caractéristiques et de ses avantages.

La composante service à la clientèle du plan aidera PBWC à maintenir les chiffres et à augmenter la fidélité de sa clientèle existante. L'accent sera mis sur le rôle que s'est donné l'organisation, à savoir fournir un service sûr, efficace et agréable pour nos clients, afin que le pont Blue Water puisse obtenir le statut d'être reconnu comme partie essentielle de leur expérience de voyage. L'élément service à la clientèle comprendra des composantes d'information, d'éducation et de collecte d'opinions, ce qui impliquera les employés, les clients et les autres intervenants relativement à l'utilisation et à l'aménagement futurs des installations et des services existants, proposés et potentiels.

La composante marketing complémentaire du plan appuiera le pouvoir et la pratique historique de PBWC de générer des revenus suffisants pour couvrir les coûts nécessaires pour s'acquitter de son mandat. Cette fonction cherchera des façons de reconnaître les clients potentiels et d'augmenter leur sensibilisation aux caractéristiques et aux avantages du pont et leur appréciation de ceux-ci. La composante marketing du plan permettra également de déterminer les besoins et les préférences des clients, ce qui pourrait mener à des améliorations des installations et des services destinés aux voyageurs ou entraîner de nouvelles occasions de génération de revenus.

Stratégie du programme de gestion des employés

PBWC a par le passé maintenu des rapports constructifs avec ses employés et le syndicat qui les représente. Des stratégies sont actuellement en œuvre pour assurer la pérennité de ces rapports harmonieux, dont le maintien de réunions régulières entre le syndicat et la direction.

Nous sommes particulièrement fiers de nos employés qui s'efforcent constamment de faire en sorte que la plaza soit efficace, conviviale, et appréciée par les nombreuses personnes ayant franchi le pont et par les employés y travaillant. En outre, PBWC continue à fournir à ses employés des cours obligatoires, volontaires et personnels, y compris des études supérieures.

L'administration des salaires et les descriptions de postes ont fait l'objet d'un examen formel de la part d'un expert-conseil indépendant en administration des salaires. Les descriptions de postes ont été rédigées et évaluées à nouveau afin de s'assurer que les responsabilités inhérentes aux postes correspondent à des salaires équitables, tant à l'interne qu'à l'externe.

Notre politique de respect mutuel a été révisée en 2007. Des ateliers ont été organisés avec tous les employés afin d'élaborer et de mettre en œuvre le programme. La surveillance et l'établissement de rapports d'avancement seront assurés par le directeur des RH, qui rendra périodiquement compte à l'équipe de direction.

PBWC à l'intention de mettre en œuvre des améliorations au programme de gestion des employés d'ici la fin de 2011-2012, lesquelles permettront de renforcer et d'augmenter les mesures actuellement mises en place et d'aborder les domaines suivants, qui intéressent particulièrement le conseil d'administration :

- Développer les activités d'orientation relatives à l'entreprise pour les employés, afin que ceux-ci se familiarisent avec la manière dont les énoncés de mission, de vision et de valeurs du conseil et les différentes politiques de programmes sont liés à leurs responsabilités quotidiennes

- Mettre en œuvre un programme d'orientation des employés pour expliquer notre mission, notre vision et différentes politiques relatives aux programmes (et pas seulement une orientation initiale). PBWC élargira le rôle du directeur du service à la clientèle afin de former et d'éduquer régulièrement les employés concernant la mission et la vision et la manière dont ils peuvent contribuer à l'entreprise tous les jours en remplissant la mission et la vision

- Examiner toutes les politiques; ajouter, modifier et supprimer des politiques afin que celles qui restent soient compatibles avec les énoncés de mission, de vision et de valeurs

- Présenter une évaluation à jour de la structure organisationnelle et hiérarchique des employés, afin d'assurer au conseil qu'un nombre approprié d'employés qualifiés est en place ou est proposé dans le cadre du plan de cinq ans d'allocation des ressources en personnel, afin de satisfaire de façon efficace aux besoins actuels et prévus de l'entreprise

- Faire rapport sur les constatations et les actions futures en relation avec la dernière évaluation de la structure des salaires et de la rémunération, afin d'assurer au conseil que PBWC peut continuer à attirer et à conserver des employés bien qualifiés. Faire rapport sur l'étude de rémunération Hay pour les postes non syndiqués menée en 2007, et établir des échéanciers pour les évaluations futures des salaires.

- Le rapport définira les domaines de réussite et fournira des recommandations spécifiques permettant d'augmenter davantage les relations avec les employés et la productivité. La direction fera mener un sondage officiel sur la satisfaction des employés, qui comprendra les éléments susmentionnés. Ce sondage sera mené auprès de tous les employés de PBWC afin de déceler leur niveau de satisfaction avec l'entreprise.

- Faire rapport concernant l'état de la planification de la relève, afin d'assurer au conseil que des mesures sont en place pour encourager la conservation de membres clés du personnel et de permettre la continuité de l'exploitation au cas où ces personnes cesseraient de travailler chez PBWC. Le rapport devrait définir les mesures mises en place pour maintenir l'exploitation au fur et à mesure que les employés prennent leur retraite.

Gestion de nos risques :

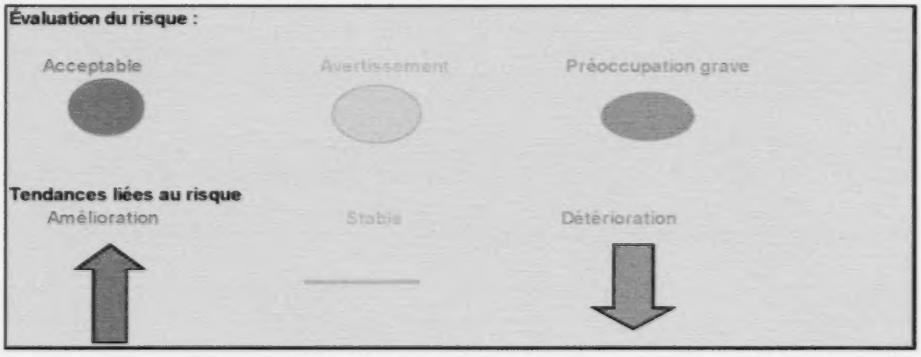
La gestion des risques par PBWC est régie par une politique de gestion des risques qui énonce que le conseil d'administration a la responsabilité de :

- Comprendre les risques significatifs auxquels PBWC est exposé
- Élaborer des politiques de gestion des risques appropriées et prudentes pour ces risques, évaluer ces politiques régulièrement, et garantir au conseil d'administration de manière annuelle que les politiques demeurent appropriées et prudentes
- Garantir raisonnablement, d'une manière régulière et annuelle, que les politiques demeurent appropriées et prudentes
- Garantir raisonnablement, d'une manière régulière et annuelle, que l'organisme bénéficie d'un processus efficace de gestion des risques, et que les politiques de gestion des risques sont administrées, maintenues et actualisées au besoin.

Le comité de vérification du conseil a le mandat d'apporter sa contribution à la réalisation de ces responsabilités, et il formule des attentes de gestion relativement à l'aide qu'il apporte au conseil afin de permettre à ce dernier de remplir ses responsabilités de gestion des risques. Le processus de gestion des risques de la direction et ses résultats sont assujettis à une validation par la fonction de vérification interne de PBWC.

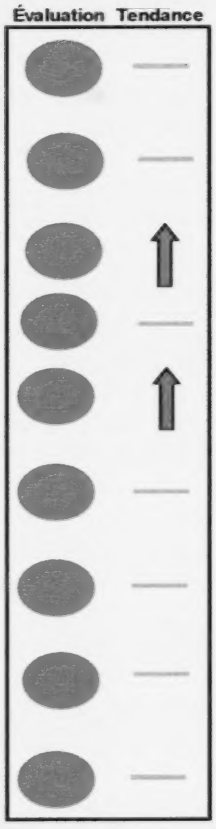
Ernst and Young, le vérificateur interne de PBWC, a organisé un « atelier sur la gestion des risques d'entreprise » pendant l'été 2010. Cet exercice a permis au conseil d'administration et à la haute direction de déterminer les 12 principaux risques qui nous affectent, dans l'ordre suivant :

1. Gestion de la part de marché
2. Détérioration des relations avec les gouvernements
3. Planification de la relève inadéquate
4. Effondrement du soutien des communautés
5. Intervention réglementaire
6. Entretien inadéquat du pont
7. Manquement à concurrencer
8. Manque d'innovation relative aux produits et au marché
9. Dépassements des coûts/échéanciers
10. Manquement à utiliser la technologie
11. Incapacité à rembourser les engagements en matière de dettes
12. Gestion inadéquate des contrats



Vue d'ensemble de l'évaluation par PBWC de ses risques importants

Risque lié aux opérations de PBWC : Le risque de perte pour PBWC découlant de processus internes, d'individus et de systèmes inadéquats ou ayant échoué, ou d'événements externes.



Risque lié à la sécurité : Le risque que PBWC ne soit pas en mesure de garantir la protection de son personnel ainsi que la sécurité et l'intégrité de son actif, y compris la confidentialité de ses renseignements.

Risque lié à la continuité des opérations : Le risque qu'une perturbation affectant le personnel, les renseignements, les installations, la technologie ou les activités de PBWC empêchera ce dernier de réaliser ses objectifs prévus par la loi et la conduite de ses affaires.

Risque lié aux processus : Le risque découlant de l'exécution fautive d'une défaillance, ou de la présence d'une lacune, dans une politique, une pratique ou un contrôle relativement aux processus de PBWC.

Risque structurel : Le risque que la structure des travées du pont soit compromise en raison d'effets environnementaux et de la contrainte découlant de la circulation.

Risque lié aux renseignements : Le risque que des renseignements opportuns, exacts et pertinents ne soient pas disponibles pour faciliter la prise de décision éclairée ou l'exercice d'une supervision efficace.

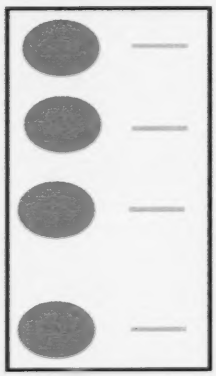
Risque juridique et de conformité : Le risque que PBWC ne soit pas en mesure de déterminer, de prendre en compte, de respecter ou de suivre ses obligations et exigences juridiques ou d'autre nature, dans le cadre de ses activités.

Risque lié aux personnes : Le risque découlant des lacunes en termes de compétences, de capacité ou de rendement, ou encore du traitement inapproprié des employés de PBWC.

Risque lié à la technologie : Le risque que la technologie de PBWC ne soutienne pas adéquatement la réalisation de ses objectifs prévus par la loi et la conduite de ses activités.

Risque lié à la réputation : Le risque d'apparition d'un événement minant la confiance perçue des intervenants envers PBWC, entraînant une réaction défavorable du public et risquant de résulter en une perte financière ou d'autre nature pour PBWC.

Risque financier pour PBWC : Le risque associé à la gestion de avoirs et des obligations de PBWC.



Risque d'illiquidité et d'insolvabilité : Le risque que les fonds ne soient pas disponibles pour satisfaire aux obligations monétaires de PBWC.

Risque d'incident : Le risque de perte subie par PBWC en raison d'événements échappant à son contrôle, comme un revirement économique, des alertes de sécurité, des urgences et autres éventualités.

Risque lié au marché : Le risque de perte attribuable à des changements défavorables dans la valeur des instruments financiers et d'autres instruments, ou de l'actif appartenant directement à PBWC, en raison de modifications des taux du marché (tels que les taux d'intérêt et les taux de change) ou des prix.

Risque lié à la concurrence : Le risque que les changements et les améliorations apportés par nos concurrents ou résultant de l'évolution de la politique gouvernementale affectent de manière importante le volume de la circulation.

Conventions comptables essentielles et changements futurs aux conventions :

Autrement que le « Résumé des principales conventions comptables » présenté dans la note 3 afférente aux états financiers et, pour développer la note 2 des états financiers, on peut compter la convergence avec les Normes internationales d'information financière (NIIF).

En décembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a publié une modification à la « Préface des normes comptables pour le secteur public » qui précise la source des principes comptables généralement reconnus (PCGR) pour les organismes gouvernementaux comme Pont Blue Water Canada. Comme il fait partie de la catégorie Autres entreprises publiques, PBWC devait évaluer si les Normes internationales d'information financière (NIIF) étaient la méthode comptable la plus appropriée pour l'organisation ou si le Manuel de comptabilité de l'ICCA pour le secteur public devait être adopté. La direction a conclu que les NIIF étaient la méthode comptable la plus appropriée.

Le plan de transition du PBWC vers les NIIF comprend trois phases : l'établissement de la portée, l'élaboration et la mise en œuvre. Les phases d'établissement de la portée et d'élaboration ont été achevées pendant l'exercice 2008-2009, et la phase de mise en œuvre a commencé en 2009-2010. Pendant l'exercice 2010-2011, PBWC poursuit la phase de mise en œuvre du projet, qui comprend :

- la finalisation de la mise en œuvre de plans de redressement afin de régler les mesures à prendre identifiées pendant la phase d'élaboration;
- la génération de bilans pour les PCGR canadiens et les NIIF (les bilans conformes au NIIF sont requis pour obtenir des chiffres comparatifs pour les états financiers conformes aux NIIF trimestriels et annuels pour 2011-2012);
- l'obtention de l'approbation du comité de vérification aux recommandations relatives aux conventions comptables au titre des NIIF et les choix relatifs aux NIIF 1;
- la détermination de la valeur et la consignation de rajustements afin d'effectuer le rapprochement entre les PCGR canadiens et les NIIF;
- la préparation d'un bilan d'ouverture conforme aux NIIF en date du 1er septembre 2010;
- la prestation de séances de sensibilisation aux NIIF et de formation technique aux employés et aux membres du conseil d'administration et du comité de vérification de PBWC.

PBWC bénéficie de l'aide du cabinet comptable PricewaterhouseCoopers (PwC) pour sa conversion aux NIIF. PBWC et PwC ont tenu le Bureau du vérificateur général au courant des progrès et ont indiqué les problèmes qui ont été réglés, à savoir la subdivision des actifs en composantes et l'amortissement lié. Comme prévu, PBWC devrait achever ses états financiers comparatifs pour l'exercice 2010-2011. Aucun problème n'a été associé à la mise en œuvre des NIIF.

Une version préliminaire des rajustements au bilan d'ouverture conforme aux NIIF sera préparée en novembre 2011; les bénéfices non répartis seront rajustés une seule fois par 44,4 millions en raison de l'évaluation de la juste valeur des travées du pont (43 millions de dollars); du retraitement des coûts des transactions des obligations relatives à la dette à long terme (0,8 million de dollars) et de la constatation des pertes actuarielles cumulatives sur le passif au titre des avantages sociaux futurs (0,6 million de dollars). Le tableau suivant résume les activités clés restant à réaliser dans le cadre du projet de transition aux NIIF :

Exercice	Activités requises
2011/12	• À compter du 1er septembre 2011, comptabiliser toutes les transactions en utilisant les NIIF. • Préparer la première série d'états financiers trimestriels conformes aux NIIF pour la période terminée le 30 novembre 2011 et pour chaque trimestre à l'avenir. • Préparer la première série d'états financiers annuels conformes aux NIIF pour l'exercice terminé le 31 août 2012. • Surveiller tous les projets proposés et en cours du Conseil des normes comptables internationales, en tenant compte particulièrement des changements qui pourraient toucher PBWC. • Continuer à transmettre les changements et fournir la formation nécessaire.

Contrôles internes :

Pendant l'exercice 2011, Ernst and Young, nos vérificateurs internes, ont organisé un atelier sur la gestion du risque d'entreprise » et trois vérifications internes : (1.) une vérification sur le change; (2.) une vérification sur la fermeture des états financiers; et (3.) une vérification des réclamations d'infrastructure fédérale.

Une vérification sur le change a été effectuée afin d'examiner les mesures de sécurité physiques entourant les guichets automatisés bancaires (GAB), le centre de change et les entrepôts d'argent, ainsi que pour assurer à la direction que les devises et les instruments monétaires dans le service de change sont contrôlés, comptabilisés et déposés en temps opportun et conformément aux autorités et aux règlements applicables.

Une vérification de la fermeture des états financiers a été effectuée pour confirmer que le processus de fermeture des états financiers, y compris les fermetures hebdomadaires, trimestrielles et annuelles, contient des contrôles appropriés qui fournissent une assurance raisonnable que les données financières produites sont fiables, opportunes et complètes. Le processus relatif aux achats, aux créditeurs et aux débours a été vérifié en détail afin de déterminer que des mesures de contrôle adéquates sont en place pour veiller à ce que les créditeurs et les charges associées soient présentés fidèlement.

La plus grande partie de la vérification de conformité annuelle du programme d'infrastructure fédéral a été achevée et le rapport de vérification final du programme devrait avoir été approuvé d'ici décembre 2011. Son but était de fournir des assurances indépendantes et objectives que :

(1.) Le cadre de gestion est approprié, tient compte correctement de l'évaluation et de la gestion des risques, et assure la conformité avec les conditions de l'entente;

(2.) Les fonds sont dépensés aux fins prévues,

(3.) Des mesures correctives rapides et opportunes sont prises en réponse aux résultats de la vérification.

REVUE QUINQUENNAL

État des résultats, du résultat étendu et des capitaux propres

pour l'exercice terminé le 31 août	2011	2010	2009 (retraité)	2008	2007 (retraité)
(en milliers de dollars)	$	$	$	$	$
Produits					
Péages et services	16 313	16 910	15 465	17 100	17 872
Location d'espaces	2 455	2 462	2 586	2 618	2 937
Bureau de change	1 206	1 025	1 101	1 202	941
Intérêts et produits divers	419	919	2 106	2 710	2 634
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	-	-	67	-	-
Total des produits	20 393	21 316	21 325	23 630	24 384
Charges					
Intérêts sur la dette à long terme	5 838	5 959	6 138	6 306	6 464
Amortissement des immobilisations corporelles	5 264	4 438	4 204	3 983	3 633
Ressources humaines	5 211	5 135	6 065	5 515	5 763
Frais généraux et d'administration	2 200	1 699	1 576	2 142	2 109
Frais d'entretien et autres charges	1 623	1 462	1 242	1 458	1 620
Amortissement des immobilisations incorporelles	153	149	149	-	-
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	-	-	-	-	1 018
	20 289	18 842	19 374	19 404	20 607
Excédent des produits sur les charges et résultat étendu	**104**	**2 474**	**1 951**	**4 226**	**3 777**

Bilan

Actif

À court terme					
Encaisse	7 988	13 961	8 890	16 116	20 629
Créances	2 248	1 515	1 109	1 678	1 224
Placements à court terme	1 070	7 920	32 671	17 778	22 844
Frais payés d'avance	373	319	381	369	300
	11 679	23 715	43 051	35 941	44 997
Charges reportées	-	-	-	-	576
Immobilisations corporelles	181 480	161 801	129 876	120 522	119 858
Actifs affectés	5 629	5 160	8 177	8 682	8 362
Placements à long terme	1 117	3 341	8 118	23 389	14 593
Immobilisations incorporelles	270	368	486	-	-
	200 175	**194 385**	**189 708**	**188 534**	**188 386**

Passif et capitaux propres

À court terme					
Tranche à court terme de la dette obligataire	3 290	3 089	2 900	2 723	2 556
Créditeurs et charges à payer	2 850	6 374	4 641	2 278	2 890
Produits reçus d'avance	1 643	1 524	1 303	1 483	1 694
Retenues de garantie à payer	992	4 394	1 356	-	439
Tranche à court terme du prêt bancaire	375	-	-	-	-
	9 150	15 381	10 200	6 484	7 579
Passif au titre des avantages sociaux futurs	4 752	4 140	4 029	3 419	2 987
Dette à long terme – Prêt bancaire	14 595	-	-	-	-
Dette à long terme – Dette obligataire	84 823	88 113	91 202	94 102	96 825
	113 320	107 634	105 431	104 005	107 391
Capitaux propres	86 855	86 751	84 277	84 529	80 995
	200 175	**194 385**	**189 708**	**188 534**	**188 386**

Pont Blue Water Canada
États financiers
de l'exercice terminé le 31 août 2011

Canada

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers et tous les autres renseignements contenus aux présentes sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par les administrateurs de Pont Blue Water Canada. Ces états financiers, qui comprennent des montants basés sur les meilleures estimations des membres de la direction et déterminés en fonction de leur expérience et de leur jugement, ont été préparés correctement, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

La direction de Pont Blue Water Canada maintient des livres de comptes, des dossiers, des contrôles financiers et de gestion ainsi que des systèmes d'informations conçus dans le but de fournir de l'information financière fiable et exacte en temps opportun. Ces contrôles donnent une assurance raisonnable que les actifs sont protégés, que les ressources sont gérées de façon économique et efficiente afin de réaliser les objectifs de la société, que les activités se déroulent de façon efficace et que les opérations sont conformes à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et aux règlements y afférents, à la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* et aux règlements administratifs de Pont Blue Water Canada.

Le vérificateur général du Canada effectue une vérification indépendante des états financiers annuels et présente un rapport de vérification au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant de quatre membres dont aucun n'est un dirigeant de Pont Blue Water Canada, examine les états financiers et le rapport du vérificateur et conseille le Conseil à cet égard. Le Comité de vérification rencontre régulièrement la direction et occasionnellement avec le Bureau du vérificateur général du Canada afin de discuter du processus de l'établissement de l'information financière ainsi que des questions ayant trait à la vérification, à la comptabilité et aux états financiers.

Le président et premier dirigeant,

Chuck Chrapko

Le directeur des finances,

David Joy, BA, CGA

Sarnia, Ontario
Canada

Le 8 novembre 2011

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration du pont Blue Water, qui comprennent le bilan au 31 août 2011, et l'état des résultats, du résultat étendu et des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration du pont Blue Water au 31 août 2011, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration du pont Blue Water dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration du pont Blue Water.

Pour le vérificateur général du Canada par intérim,

Maurice Laplante, CA
vérificateur général adjoint

Le 8 novembre 2011
Ottawa, Canada

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0G6

Bilan

31 août	2011	2010
Actif		
À court terme		
Encaisse (note 4)	7 987 690 $	13 960 797 $
Placements à court terme (note 5)	1 069 906	7 920 167
Créances	2 247 859	1 514 750
Frais payés d'avance	373 439	318 940
	11 678 894	23 714 654
Placements à long terme (note 5)	1 117 387	3 340 906
Immobilisations corporelles (note 6)	181 480 466	161 801 357
Immobilisations incorporelles (note 7)	269 578	368 292
Actifs affectés (note 10)		
Fonds de réserve - Service de la dette	3 405 935	3 470 933
Fonds de prévoyance - Exploitation et entretien	2 222 877	1 689 381
	5 628 812	5 160 314
	200 175 137 $	194 385 523 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	2 850 345 $	6 373 813 $
Retenues de garantie à payer	992 116	4 394 015
Produits reçus d'avance (note 12)	1 642 495	1 524 167
Tranche à court terme du prêt bancaire (note 11)	375 391	
Tranche à court terme de la dette obligataire (note 14)	3 289 999	3 088 832
	9 150 346	15 380 827
Passif au titre des avantages sociaux futurs (note 13)	4 751 588	4 140 415
Dette à long terme		
Prêt bancaire (note 11)	14 594 766	
Dette obligataire (note 14)	84 823 406	88 113 405
	113 320 106	107 634 647
Capitaux propres		
Bénéfices non répartis	86 855 031	86 750 876
	200 175 137 $	194 385 523 $

Éventualités (note 17) et engagements (note 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

_____, administrateur

_____, administrateur

Au nom de la direction :

_____, directeur des finances

État des résultats, du résultat étendu et des capitaux propres

Exercice terminé le 31 août	2011	2010
Produits		
Péages et services	**16 313 008 $**	16 910 416 $
Location d'espaces (note 15)	**2 455 481**	2 461 474
Bureau de change (note 16)	**1 205 663**	1 024 573
Intérêts et produits divers	**419 115**	919 472
	20 393 267	21 315 935
Charges		
Intérêts sur la dette à long terme	**5 838 159**	5 959 440
Amortissement des immobilisations corporelles	**5 263 903**	4 438 298
Ressources humaines (note 22)	**5 210 696**	5 102 820
Frais généraux et d'administration (note 22)	**2 200 267**	1 730 153
Frais d'entretien et autres charges (note 22)	**1 623 024**	1 461 821
Amortissement des immobilisations incorporelles	**153 063**	149 189
	20 289 112	18 841 721
Excédent des produits sur les charges et résultat étendu	**104 155 $**	2 474 214 $
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**86 750 876 $**	84 276 662 $
Excédent des produits sur les charges et résultat étendu	**104 155**	2 474 214
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**86 855 031 $**	86 750 876 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 août	2011	2010
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Excédent des produits sur les charges et résultat étendu	**104 155 $**	2 474 214 $
Ajustements pour les éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**5 263 903**	4 438 298
Amortissement des immobilisations incorporelles	**153 063**	149 189
Passif au titre des avantages sociaux futurs	**611 173**	110 987
Perte de change	**45 641**	8 092
	6 177 935	7 180 780
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Intérêts sur les placements à court terme et à long terme	**(14 673)**	746 989
Créances	**(733 109)**	(406 539)
Frais payés d'avance	**(54 498)**	62 260
Créditeurs et charges à payer	**(3 523 469)**	1 732 930
Retenues de garantie à payer	**(3 401 899)**	3 038 138
Produits reçus d'avance	**118 328**	221 154
	(7 609 320)	5 394 932
Rentrées de fonds nettes liées aux activités d'exploitation	**(1 431 385)**	12 575 712
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Achat d'immobilisations corporelles	**(30 850 990)**	(38 789 823)
Achat d'immobilisations incorporelles	**(54 348)**	(31 978)
Placements		
Placements arrivés à échéance	**9 088 451**	50 772 002
Placements acquis	**-**	(21 990 717)
Actifs affectés		
Placements arrivés à échéance	**375 000**	4 137 679
Placements acquis	**(843 499)**	(1 120 513)
Sorties de fonds nettes liées aux activités d'investissement	**(22 285 386)**	(7 023 350)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Financement reçu du gouvernement fédéral - infrastructure	**5 907 980**	2 426 451
Augmentation de la dette à long term - prêt bancaire - tranche à court terme	**375 391**	
Augmentation de la dette à long term - prêt bancaire	**14 594 766**	
Augmentation de la dette à long terme - capital des obligations - tranche à court terme	**201 167**	188 867
Diminution de la dette à long terme - capital des obligations	**(3 289 999)**	(3 088 832)
Sorties de fonds nettes liées aux activités de financement	**17 789 305**	(473 514)
Perte de change sur les liquidités en devises	**(45 641)**	(8 092)
(Diminution) augmentation de l'encaisse au cours de l'exercice	**(5 973 107)**	5 070 756
Encaisse au début de l'exercice	**13 960 797**	8 890 041
Encaisse à la fin de l'exercice	**7 987 690 $**	13 960 797 $
Renseignements supplémentaires sur les flux de trésorerie :		
Intérêts payés	**5 797 346 $**	5 986 212 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes afférentes aux états financiers

1. Pouvoirs et objectifs

Pont Blue Water Canada (PBWC), juridiquement connu sous le nom de l'Administration du pont Blue Water, a été établi par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* (Canada) le 21 mai 1964; en vertu de l'article 22, PBWC n'est pas mandataire de Sa Majesté la Reine du chef du Canada. Le 26 avril 2002, PBWC est devenu une société d'État et figure comme telle dans l'Annexe III, partie I de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas soumis à l'impôt sur le revenu, conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu.* En octobre 2007, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a confirmé que le nouveau nom commercial de l'Administration, à savoir Pont Blue Water Canada (PBWC), avait été approuvé et enregistré par le *Programme de coordination de l'image de marque.*

Le complexe du pont Blue Water comprend la partie canadienne de deux ponts à péage internationaux reliant Point Edward, en Ontario, au Canada, et Port Huron, au Michigan, aux États-Unis. La travée ouest a été achevée en octobre 1938 et la travée est en juillet 1997. Sous l'autorité et l'égide du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Pont Blue Water Canada a reçu pour mandat d'exploiter, d'entretenir et de réparer les moitiés canadiennes des deux ponts ainsi que les abords et les ouvrages.

La *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* et l'article 6 de la *Loi sur les douanes* prévoient que Pont Blue Water Canada est tenu de fournir, d'équiper et d'entretenir sans frais les locaux ou autres installations propres à permettre aux agents de douane et d'immigration de procéder, dans les conditions voulues, à la rétention et à l'inspection des marchandises importées, ainsi qu'à la fouille des personnes.

2. Modifications comptables futures

En février 2008, le Conseil des normes comptables de l'ICCA a confirmé que les entités ayant une obligation publique de rendre des comptes prépareront leurs états financiers en accord avec les normes internationales d'information financière (IFRS) pour les exercices financiers à compter du 1er janvier 2011. Puisque PBWC est considéré comme une entreprise publique parce que c'est une entreprise qui soutient ses opérations et qui génère des revenues additionnelles si jugé nécessaire, PBWC se conformera aux IFRS. Avec cette idée en tête, PBWC a décidé d'adopter les IFRS à compter du 1er Septembre 2011 en délivrant ses premiers états financiers conforment aux IFRS le 31 août 2012. Présentement, le plan de conversion est finalisé de manière à illustrer raisonnablement les répercussions de ce changement anticipé des conventions comptables sur la position financière de PBWC ainsi que sur ses résultats financiers. PWBC a l'intention de redresser les soldes d'ouverture du 1er septembre 2010 en accord avec les nouvelles normes comptables.

3. Résumé des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Voici une description des principales conventions comptables :

Notes afférentes aux états financiers

3. Résumé des principales conventions comptables (suite)

a) Instruments financiers

Les instruments financiers sont mesurés à leur juste valeur lors de leur constatation initiale. La mesure des instruments financiers lors des périodes ultérieures dépend de leur classement. Le classement des instruments financiers de PBWC est présenté dans le tableau suivant :

Catégories	Instruments financiers
Actifs financiers détenus à des fins de transaction	Encaisse
Actifs financiers détenus jusqu'à échéance	Placements à court terme Placements à long terme Actifs affectés
Prêts et créances	Créances
Autres passifs financiers	Créditeurs Retenues de garantie à payer Dette à long terme

Les actifs financiers détenus à des fins de transaction sont constatés à leur juste valeur au bilan. Les gains et les pertes découlant du changement de leur juste valeur sont constatés dans l'état des résultats, du résultat étendu et des capitaux propres lors de la période où ils surviennent.

Les actifs financiers détenus jusqu'à échéance sont mesurés au coût amorti. Les intérêts sont constatés au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif et sont comptabilisés sous la rubrique intérêt et produits divers dans l'état des résultats, du résultat étendu et des capitaux propres. Les actifs financiers détenus jusqu'à échéance sont classée comme actifs à long terme à l'exception de ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à compter de la date de la fin de l'exercice, qui sont classés comme actifs à court terme. Les actifs affectés sont classés comme actifs à long terme selon leur moment d'utilisation prévu.

Les actifs classés comme prêts et créances sont comptabilisés au coût amorti au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif, qui correspond généralement au montant constaté initialement moins toute provision pour créances douteuses.

Les autres passifs financiers sont mesurés au coût amorti au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

Tous les instruments financiers comptabilisés à juste valeur seront classifiés sous un des trois niveaux hiérarchiques tel que décrit ci-dessous. Chaque niveau est fondé sur la transparence des données utilisées pour comptabiliser les justes valeurs des actifs et passifs.

Niveau 1: données qui correspondent aux prix cotés non rajustés des instruments identiques sur les marchés actifs.

Notes afférentes aux états financiers

3. Résumé des principales conventions comptables (suite)

a) Instruments financiers (suite)

Niveau 2: données autre que les prix cotés inclus dans le Niveau 1 qui sont observables pour l'actif ou le passif, soit directement ou indirectement.

Niveau 3: une ou plusieurs données significatives utilisées dans la technique d'évaluation qui ne sont pas observables pour déterminer la juste valeur des instruments.

La majorité des instruments financiers de PBWC est classifiée Niveau 1 car la valeur juste est comptabilisé au même prix que les instruments sur le marché actif à l'exception de quelques créances et créditeurs qui sont comptabilisés selon le montant de leurs contrats ou de leurs factures.

b) Immobilisations corporelles

La valeur comptable nette des immobilisations corporelles présentée au bilan correspond au coût moins l'amortissement cumulé.

Les terrains ne sont pas amortis. L'amortissement sur les autres actifs est calculé selon les méthodes et les vies utiles estimatives ci-dessous. Les taux d'amortissement sont fondés sur la durée de vie utile estimative des actifs, comme suit :

Pont – première travée		Amortissement linéaire sur 50 ans
Pont – deuxième travée		Amortissement linéaire sur 75 ans
Bretelle pour camions		Amortissement linéaire sur 50 ans
Bâtiments	5 %	Amortissement dégressif
Bâtiments et postes de péages devant être démolis		Durée de vie restante : amortissement linéaire, 1 à 10 ans
Immeubles loués par la boutique hors taxes	5 %	Amortissement dégressif
Immeubles résidentiels (y compris les terrains)		Aucun amortissement
Matériel	10 %	Amortissement dégressif
Matériel informatique		Amortissement linéaire sur 5 ans
Améliorations aux immobilisations	10 - 20 %	Amortissement dégressif
Véhicules et matériel de construction	20 %	Amortissement dégressif

Les valeurs résiduelles et les vies utiles sur les immobilisations corporelles sont revues et ajustées, si approprié, à la fin de chaque exercice ou plus fréquemment si les circonstances l'imposent.

Dans le plan directeur des immobilisations, dix immeubles ainsi que tous les postes de péages ont été identifiés pour démolition. L'amortissement a été accéléré pour amortir la valeur comptable nette résiduelle en fonction des dates de démolition prévues. Les immeubles résidentiels et les terrains sur lesquels ils se situent sont acquis pour la valeur des terrains. Aucun amortissement n'est donc constaté pour les immeubles résidentiels. Les coûts d'acquisition totaux seront virés au compte des terrains lorsque ces immeubles seront démolis.

Notes afférentes aux états financiers

3. Résumé des principales conventions comptables (suite)

b) Immobilisations corporelles (suite)

Les projets de construction en cours ne sont pas amortis. Lorsque les projets sont en grande partie terminés et mis en service, les coûts totaux sont virés au compte d'actif approprié et l'amortissement commence à ce moment.

c) Immobilisations incorporelles

La majorité des immobilisations incorporelles de PBWC sont des logiciels informatiques. Les logiciels sont comptabilisés au coût à la date d'acquisition et par la suite, au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées. L'amortissement est constaté selon la méthode linéaire sur une durée de vie utile estimée à 5 ans. L'estimation de la durée de vie utile et la méthode d'amortissement sont révisées à la fin de chaque exercice. Les changements sur les estimations sont pris en considération de façon prospective. Les pertes de valeur des immobilisations incorporelles sont évaluées au cours de la revue annuelle de la vie utile des immobilisations incorporelles.

d) Produits

Les produits de péages et services sont constatés et comptabilisés au moment où les péages sont perçus quand les véhicules passent dans les couloirs de péage. Les paiements reçus en dollars américains sont convertis en dollars canadiens aux taux de change quotidiens.

Les produits de location d'espaces sont constatés et comptabilisés dans les exercices au cours desquels ils sont gagnés. Ils comprennent les loyers reçus des locataires comme les courtiers en douanes, les cafés privés et la boutique hors taxes.

Les produits du bureau de change sont constatés et comptabilisés au moment où l'opération de change est effectuée. Les paiements reçus en dollars américains sont convertis en dollars canadiens aux taux de change quotidiens.

Les intérêts sont constatés et comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils sont gagnés. Les intérêts sur les obligations, représentent le principal produit dans cette catégorie.

Les produits reçus d'avance représentent les péages payés d'avance par les automobilistes et les sociétés de transport commercial.

e) Conversion des devises

Les transactions et les soldes des comptes de devises étrangères sont convertis en dollars canadiens comme suit :

À la date de la transaction, chaque actif, passif, produit ou charge est converti au taux de change en vigueur à cette date. À la date de clôture de l'exercice, les actifs et passifs monétaires sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à cette date et les gains et pertes de change qui en

Notes afférentes aux états financiers

3. Résumé des principales conventions comptables (suite)

e) Conversion des devises (suite)

résultent sont présentés dans l'état des résultats, du résultat étendu et des capitaux propres de l'exercice.

f) Avantages sociaux futurs

PBWC offre des avantages postérieurs à l'emploi tels qu'une assurance pour soins de santé, une assurance pour soins dentaires, un programme d'aide aux employés et une assurance-vie aux employés admissibles et à leurs personnes à charge qui y sont admissibles et qui satisfont certaines exigences. L'obligation et le coût de tels avantages sont établis selon la méthode actuarielle de répartition des prestations au prorata des services et les hypothèses les plus probables de la direction. Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées est fondé sur les taux du marché pour les obligations à long terme de première qualité. PBWC utilise le 31 août comme date d'évaluation.

Le coût net est constitué des prestations établies par calcul actuariel pour les services rendus au cours de l'exercice, des intérêts implicites sur l'obligation projetée et de l'amortissement des gains et pertes actuariels sur la durée résiduelle moyenne d'activité prévue. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur la durée résiduelle moyenne d'activité des employés (16 ans; 16 ans en 2010) seulement si le montant net des gains ou pertes actuariels au début de l'exercice dépasse de 10 % l'obligation au titre des prestations constituées à cette date. Les avantages sociaux futurs ne font pas l'objet d'une capitalisation anticipée. Le déficit du régime est donc égal à l'obligation au titre des prestations constituées.

Une variation dans l'obligation au titre des prestations constituées résultant du changement dans les bénéfices fournis est considérée comme un coût de service passé. Les coûts des services passés sont comptabilisés séparément et amortis sur une base linéaire selon la moyenne de la durée d'éligibilité complète à compter de la date effective du changement. L'élimination de la franchise des soins de santé le 1er mars 2010 est incluse dans les coûts des services passés et l'obligation additionnelle résultante de ce changement est présentement amortie sur une période de 8 ans.

PBWC fournit également à ses employés un régime de retraite à cotisations déterminées. Les cotisations de PBWC reflètent le coût total de l'avantage pour l'employeur et sont passées en charges au cours de l'exercice où les services sont rendus.

g) Aide gouvernementale fédérale, provinciale et municipale

L'aide gouvernementale fédérale, provinciale et municipale est constatée en réduction du coût de l'actif acquis, lorsqu'il existe une assurance raisonnable que les conditions permettant d'obtenir la subvention sont remplies.

Notes afférentes aux états financiers

3. Résumé des principales conventions comptables (suite)

h) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif et du passif à la date des états financiers et des produits et des charges de l'exercice.

Le passif lié aux avantages sociaux futurs des employés et la durée de vie utile estimative des immobilisations corporelles sont les éléments les plus importants où PBWC utilise des estimations. Les résultats réels pourraient différer de façon importante des meilleures estimations de la direction en raison de l'information qui serait disponible dans l'avenir.

4. Encaisse

PBWC possède des comptes bancaires dans une seule banque à charte canadienne. L'encaisse (y compris l'argent en main) totalise 2 112 271 $ américain (2 041 724 $ américain en 2010), ce qui correspond après conversion à 2 066 646 $ canadien au 31 août 2011 (2 172 191$ en 2010).

5. Placements

PBWC effectue des placements sur le marché monétaire. Les placements se composent principalement d'obligations du Gouvernement et de sociétés qui sont garanties et à faible risque, de certificats de placement garanti, de bons du Trésor et d'acceptations bancaires. Ces placements sont détenus jusqu'à leur échéance dans quatre comptes de placement séparés.

a) Placements à court terme

Le portefeuille est composé d'obligations du Gouvernement et de sociétés arrivant à échéance au cours de l'exercice 2012.

Notes afférentes aux états financiers

5. Placements (suite)

a) Placements à court terme (suite)

31 août	2011	2 010
Placements généraux (valeur comptable)		
Encaisse	- $	62 $
Institutions financières	-	5 764 733
	-	5 764 795
Fonds de maintenance majeure (valeur comptable)		
Encaisse	- $	11 $
Institutions financières	**1 069 906**	2 155 361
	1 069 906	2 155 372
	1 069 906 $	7 920 167 $
Juste valeur		
Placements généraux	- $	5 770 056 $
Fonds de maintenance majeure	**1 079 710**	2 197 389
	1 079 710 $	7 967 445 $
Taux de rendement moyen - %	**2,52**	2,84
Durée moyenne jusqu'à l'échéance - Jours	**274,0**	109,5

b) Placements à long terme

Le portefeuille est composé d'obligations du Gouvernement et de sociétés.

31 août	2011	2010
Fonds de maintenance majeure (valeur comptable)		
Gouvernement	**1 117 387 $**	3 340 906 $
	1 117 387 $	3 340 906 $
Juste valeur		
Fonds de maintenance majeure	**1 202 433 $**	3 574 673 $
	1 202 433 $	3 574 673 $
Taux de rendement moyen - %	**4,50**	4,42
Durée moyenne jusqu'à l'échéance - Années	**2,75**	3,08

La juste valeur des placements correspond au cours du marché.

Le fonds de maintenance majeure a été établi volontairement par PBWC afin de constituer des fonds pour les travaux majeurs de restauration de revêtement et de peinture des ponts et constituer des

Notes afférentes aux états financiers

5. Placements (suite)

a) Placements à long terme (suite)

fonds pour tous autres travaux majeurs de restauration. Cependant, la valeur de ce portefeuille a déjà et continuera de diminuer jusqu'à échéance afin de financer des projets immédiats et prioritaires faisant partie du plan directeur des immobilisations.

6. Immobilisations corporelles

	2011		
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur comptable nette**
Terrains	**7 963 429 $**	**- $**	**7 963 429 $**
Ponts et bretelle pour camions	**100 470 707**	**18 901 453**	**81 569 254**
Bâtiments	**74 578 887**	**12 439 185**	**62 139 702**
Bâtiments - postes de péage	**5 842 544**	**2 808 144**	**3 034 400**
Immeubles loués par la boutique hors taxe	**5 281 899**	**2 058 135**	**3 223 764**
Immeubles résidentiels (y compris les terrains)	**621 729**	**-**	**621 729**
Matériel	**12 175 457**	**2 484 941**	**9 690 516**
Construction en cours	**3 867 485**	**-**	**3 867 485**
Améliorations aux immobilisations	**18 750 001**	**9 621 687**	**9 128 314**
Véhicules et matériel de construction	**1 766 069**	**1 524 196**	**241 873**
	231 318 207 $	**49 837 741 $**	**181 480 466 $**

	2010		
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur comptable nette**
Terrains	7 963 429 $	- $	7 963 429 $
Ponts et bretelle pour camions	98 778 548	17 272 521	81 506 027
Bâtiments	18 434 220	10 883 178	7 551 042
Bâtiments - postes de péage	3 123 218	2 626 054	497 164
Immeubles loués par la boutique hors taxe	5 281 899	1 877 997	3 403 902
Immeubles résidentiels (y compris les terrains)	621 729	-	621 729
Matériel	6 101 456	4 214 932	1 886 524
Construction en cours	55 490 964	-	55 490 964
Améliorations aux immobilisations	8 813 665	6 226 034	2 587 631
Véhicules et matériel de construction	1 766 069	1 473 124	292 945
	206 375 197 $	44 573 840 $	161 801 357 $

Notes afférentes aux états financiers

7. Immobilisations incorporelles

	2011		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Logiciels informatiques	**990 478 $**	**720 900 $**	**269 578 $**

	2010		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Logiciels informatiques	936 130 $	567 838 $	368 292 $

8. Réfection du pont

Le pont Blue Water est composé de deux travées. Le premier pont (première travée), construit en 1938, a fait l'objet d'une réfection majeure en 1999. La durée de vie utile de la réfection est estimée à 50 ans, période au bout de laquelle le pont pourra être soit démoli ou soit restauré pour une deuxième fois. La deuxième travée du pont a été construite en 1997 et a une durée de vie utile de 75 ans. On estime qu'une réfection majeure pourrait alors prolonger sa durée de vie utile de 50 ans. La réfection de la travée d'un pont peut, de façon significative, prolonger la vie utile du pont pour une période indéfinie et ainsi rendre improbable sa démolition complète. Ces types de projets majeurs de réfection vont toujours être considérés et entrepris pour ainsi empêcher la démolition future des travées du PBWC.

Une société d'ingénierie indépendante estime que le coût de remplacement des deux moitiés canadiennes des travées du pont s'élèverait à 156,3 millions de dollars.

9. Financement du gouvernement

Le gouvernement fédéral, une partie liée, a annoncé le financement du PBWC lors de la présentation du Plan d'Action Économique du Canada. PBWC reçoit des subventions du gouvernement fédéral pour ses projets d'infrastructure. Le gouvernement fédéral financera jusqu'à 50% du coût des projets d'infrastructure jusqu'à 10 millions de dollars (pour des dépenses totales de 20 millions). Au 31 août 2011, des dépenses de 18 336 312 $ sur des projets d'infrastructure éligibles ont été effectuées par PBWC. PBWC a reçu un montant de 7 502 509 $ du gouvernement fédéral depuis la mise en œuvre du Plan d'Action Économique (pour un montant dépensé de 15 005 018 $). Au 31 août 2011, un montant de 1 665 649 $ est inclus dans les créances pour des réclamations à recevoir du gouvernement fédéral.

Comparativement, au 31 août 2010, des dépenses de 4 853 900 $ sur des projets d'infrastructure avaient été réalisées par PBWC. PBWC avait reçu un montant de 1 207 716 $ (pour 2 415 432 $ dépensé). Au 31 août 2010, un montant de 1 219 234 $ avait été inclus aux créances pour les réclamations à soumettre pour les travaux complétés jusqu'au 31 août 2010.

Notes afférentes aux états financiers

10. Actifs affectés

Conformément à la convention de fiducie principale, PBWC a établi un fonds de réserve pour le service de la dette et un fonds de prévoyance pour les charges d'exploitation et d'entretien.

Fonds de réserve pour le service de la dette

Lors de l'émission des obligations, PBWC a établi un fonds de réserve pour le service de la dette dont le montant s'élève à 4,5 millions de dollars. Les engagements en matière d'obligations exigent que le fonds de réserve pour le service de la dette soit constitué à un niveau conforme aux facteurs suivants :

Ratio de couverture du service de la dette brute	Montant du fonds de réserve pour le service de la dette
> 3,00	Aucun montant
> 2,00 et < 3,00	25% du montant du service de la dette
< 2,00	50 % du montant du service de la dette

Le ratio de couverture du service de la dette brute correspond, une date donnée, à la somme des flux de trésorerie disponibles pour une période de douze mois et du solde du compte des produits (encaisse plus tous les placements plus facilités de crédit), divisée par la somme du montant d'intérêt net et du montant de réduction totale du capital pour la période de douze mois.

Le montant du service de la dette correspond, pour une date donnée, à la somme du montant d'intérêt net prévu et du montant prévu de réduction du capital pour la période de douze mois à compter du premier jour du mois.

Au 31 août 2011, le ratio de couverture du service de la dette brute s'élevait à 4,33 (8,68 en 2010).

En prévision de ratios de couverture futurs moins élevés en raison de la réduction des placements pour financer des projets d'immobilisation, un solde sera maintenu à un niveau correspondant à ce qui serait requis si le ratio de couverture du service de la dette brute était supérieur à 2,00 mais inférieur à 3,00. Cela exigerait une réserve de fonds de 2 221 545 $. Au 31 août 2011, le montant du service de la dette s'élevait à 3 405 935 $ (3 470 933 $ en 2010). En conséquence, un solde de 3,4 millions de dollars sera volontairement conservé.

Notes afférentes aux états financiers

10. Actifs affectés (suite)

Fonds de réserve pour le service de la dette

	Le 31 août 2011	Le 31 août 2010
Valeur comptable		
Placements		
Encaisse	**17**	
Gouvernement	**3 405 918 $**	3 470 933 $
	3 405 935 $	3 470 933 $
Juste valeur		
Placements	**3 542 713**	3 510 839 $
Taux de rendement moyen - %	**3,61**	2,53
Durée moyenne jusqu'à l'échéance - Années	**1,50**	1,39

Fonds de prévoyance pour les charges d'exploitation et d'entretien

Lors de l'émission des obligations, PBWC a constitué un fonds de prévoyance pour les charges d'exploitation et d'entretien dont le montant s'élève à 2 millions de dollars. Par la suite, le montant du fonds de prévoyance doit correspondre au moins à 25 % des charges d'exploitation et d'entretien engagées par PBWC. Les charges d'exploitation et d'entretien ne comprennent ni l'amortissement, ni les intérêts sur les emprunts. Au 31 août 2011, le solde minimum requis s'établissait à 2 058 487 $ (1 875 482 $ en 2010).

	Le 31 août 2011	Le 31 août 2010
Valeur comptable		
Placements		
Encaisse	**11 529 $**	
Gouvernement	**314 598**	300 397 $
Institutions financières	**1 896 750**	1 388 984
	2 222 877 $	1 689 381 $
Juste valeur		
Placements	**2 258 209 $**	1 712 588 $
Taux de rendement moyen - %	**2,91**	2,97
Durée moyenne jusqu'à l'échéance - Années	**2,34**	3,10

La juste valeur des placements correspond au cours du marché.

Notes afférentes aux états financiers

11. Facilités de crédit

PBWC maintient des facilités de crédit auprès de deux banques à charte canadienne au montant total de 30 millions (30 millions en 2010) de dollars. Au 31 août 2011, il avait un solde de 14 970 157 $ (2010 – 0 $). PBWC peut emprunter un maximum de 125 millions de dollars avec l'approbation du ministre.

Les paiements du capital et des intérêts pour les 5 prochaines années et les suivantes seront comme suit :

	Année	Capital	Intérêts	Total
Court terme				
	2012	375 391	542 157	917 548
Long terme				
	2013	390 206	527 342	917 548
	2014	404 068	513 480	917 548
	2015	418 954	498 954	917 548
	2016	433 946	483 602	917 548
	Après	12 947 593	5 327 682	18 275 275
		14 594 766	7 350 700	21 945 466
		14 970 157	7 892 857	22 863 014

12. Produits reçus d'avance

Les produits reçus d'avance de 1 642 495 $ (1 524 167 $ en 2010) représentent les soldes suivants en fin d'exercice: 694 098 $ (551 156 $ en 2010) en péages payés d'avance par les automobilistes; 948 397 $ (973 011 $ en 2010) en péages payés d'avance par les sociétés de transport commercial.

13. Avantages sociaux futurs des employés

a) Prestations de retraite

PBWC a retenu les services d'une compagnie d'assurance-vie indépendante pour exploiter et administrer le régime de retraite des employés. Les employés de PBWC ont le choix de participer au régime de retraite, sous réserve des critères d'admissibilité. Le régime de retraite est un régime à cotisations déterminées et les membres y versent 6,5 % de leur rémunération annuelle. Conformément au régime, PBWC est tenu de verser une cotisation égale à celle du membre. Au cours de l'exercice, PBWC a versé au régime 203 727 $ (196 691 $ en 2010).

b) Indemnités de départ

À l'exception de la prestation spéciale de cessation d'emploi divulguée en note 13 d), aucune indemnité de départ n'a été décernée pour l'exercice se terminant le 31 août 2011. En 2010, un seul employé a reçu une indemnité de départ, pour un montant total 61 155$. Au 31 août 2011, 22 650 $ (121 742 $ en 2010) du coût des indemnités de départ étaient compris dans les créditeurs et des

Notes afférentes aux états financiers

13. Avantages sociaux futurs des employés (suite)

b) Indemnités de départ

charges à payer de 0 $ (22 650 $ en 2009) étaient constatées dans le passif au titre des avantages sociaux futurs.

c) Autres avantages sociaux

Outre le régime de retraite, PBWC offre des avantages postérieurs au départ à la retraite à ses employés qui y sont admissibles, tels qu'une assurance pour soins de santé, une assurance pour soins dentaires, un programme d'aide aux employés et une assurance-vie. Les coûts des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice sont passés en charges dans l'état des résultats, du résultat étendu et des capitaux propres au fur et à mesure que les services sont rendus.

Le tableau suivant présente la situation du régime d'avantages postérieurs au départ à la retraite autre que le régime de retraite:

Exercice terminé le 31 août	**2011**	2010
Variation de l'obligation au titre des prestations constituées		
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	**4 711 117 $**	3 808 250 $
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**164 329**	137 632
Intérêts débiteurs	**265 598**	263 773
Modifications (élimination de la franchise de l'assurance santé)	**-**	14 000
Perte actuarielle (gain)	**112 442**	577 740
Coût net de l'exercice	**542 369**	993 145
Prestations versées	**(93 689)**	(90 278)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	**5 159 797 $**	4 711 117 $

Le tableau suivant présente le rapprochement de la perte actuarielle nette non amortie à la fin de l'exercice :

Exercice terminé le 31 août	**2011**	2010
Perte actuarielle non amortie		
Perte actuarielle nette non amortie au début de l'exercice	**580 227 $**	2 487 $
Perte actuarielle (gain) de l'exercice	**112 442**	577 740
Amortissement de la perte actuarielle de l'exercice	**(6 820)**	-
Perte actuarielle nette non amortie à la fin de l'exercice	**685 849 $**	580 227 $

Notes afférentes aux états financiers

13. Avantages sociaux futurs des employés (suite)

c) Autres avantages sociaux (suite)

Le tableau suivant présente le rapprochement de l'obligation au titre des prestations constituées du régime d'avantages sociaux et du passif au titre des prestations constituées comptabilisé dans les états financiers:

Exercice terminé le 31 août	2011	2010
Obligation au titre des prestations constituées	**5 159 797 $**	4 711 117 $
Prestations spéciales de cessation d'emploi à payer	**289 015**	
Indemnité de départ à payer	-	22 650
Coût des services passés non amortie	**(11 375)**	(13 125)
Perte actuarielle nette non amortie	**(685 849)**	(580 227)
Passif au titre des prestations constituées	**4 751 588 $**	4 140 415 $

La dernière évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 août 2011. PBWC prévoit que la prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 août 2012. Le passif au titre des prestations constituées est constaté au bilan au poste Passif au titre des avantages sociaux futurs.

Le tableau suivant décrit les composantes des coûts de l'exercice constatés au titre des prestations déterminées:

Exercice terminé le 31 août	2011	2010
Composantes des coûts de l'exercice constatés au titre des prestations déterminées		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**164 329 $**	137 632 $
Intérêts débiteurs	**265 598**	263 773
Perte actuarielle (gains)	**112 442**	577 740
Modifications au plan	-	14 000
Composantes du coût des avantages sociaux futurs avant ajustement visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	**542 369**	993 145
Écart entre la perte actuarielle constatée et la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	**(105 622)**	(577 740)
Écart entre l'ammortissement des services passés et le coût actuel des modifications au plan	**1 750**	(13 125)
Coûts constatés au titre des prestations déterminées	**438 497 $**	402 280 $

Notes afférentes aux états financiers

13. Avantages sociaux futurs des employés (suite)

c) Autres avantages sociaux (suite)

Hypothèses

Exercice terminé le 31 août	2011	2010
Hypothèses des moyennes pondérées au 31 août		
Taux d'actualisation, obligation au titre des prestations constituées	5,25%	5,50%
Taux d'actualisation, coût des prestations	5,50%	6,75%
Taux d'indexation prévus du coût par participant des demandes d'indemnisation:		
Inflation générale	**2,50%**	2,70%
Soins dentaires et soins de la vue	**3,70%**	3,70%
Programme d'aide aux employés	**2,50%**	2,70%

Le taux tendanciel du coût des soins de santé pour les 8 prochaines années est de 8 % et 6 % par la suite (2010 – 8 % pour les 8 prochaines années et 6 % par la suite).

Analyse de sensibilité

Une variation d'un pour cent du taux tendanciel du coût des soins de santé produirait l'effet suivant :

	Un pourcent	
	Augmentation	**Diminution**
Coût total des services et des intérêts	**104 436 $**	79 395 $
Obligation au titre des prestations constituées	**1 061 228 $**	833 113 $

d) Prestation spéciale de cessation d'emploi

En reconnaissance du service rendu, une prestation spéciale de cessation d'emploi d'un montant de 289 015 $ a été décernée à un de nos employés au cours de l'exercice de 2011. Pour l'exercice 2011, cette prestation est comptabilisée à titre de passif à long terme et commencera à être versée dès l'annonce à la de retraite de ce dernier. Cette annonce devrait se produire au-delà d'une période de douze mois.

Notes afférentes aux états financiers

14. Dette à long terme

Le 9 juillet 2002, PBWC a émis des obligations d'une valeur nominale de 110 millions de dollars, à 6,41 %, remboursables semestriellement, série 2002-1, échéant le 9 juillet 2027.

Les versements du capital et des intérêts au cours des cinq prochains exercices et des exercices suivants s'établissent comme suit :

	Année	Capital	Intérêts	Total
Court terme				
	2012	3 289 999 $	5 596 179 $	8 886 178 $
Long terme				
	2013	3 504 267	5 381 910	8 886 177
	2014	3 732 490	5 153 687	8 886 177
	2015	3 975 577	4 910 600	8 886 177
	2016	4 234 495	4 651 682	8 886 177
	Après	69 376 577	28 371 377	97 747 954
		84 823 406	48 469 256	133 292 662
		88 113 405 $	54 065 435 $	142 178 840 $

PBWC a pris les engagements suivants auprès du fiduciaire et des titulaires des obligations de manière à ce que, aussi longtemps qu'il y aura un montant à payer en vertu de la convention de fiducie principale ou des obligations en circulation ou des obligations en vertu de la convention de fiducie :

a) Le capital et les intérêts seront dûment payés aux dates d'échéance.

b) PBWC est assuré pour des types de risques et des montants conformément aux pratiques commerciales loyales et aux normes du secteur.

c) PBWC continue d'exister aux termes de la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* et continue d'exister comme société d'État mère en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques* sous réserve de ses droits de se réorganiser ou de fusionner conformément à la convention de fiducie principale.

d) À part les emprunts résultant de variations des valeurs de fermeture des contrats de swap et toutes les obligations de réserve de propriété ne dépassant pas au total et en tout temps deux millions de dollars, PBWC ne s'endettera pas davantage ni n'assumera la responsabilité d'autres dettes à moins que cela soit conformément à une convention de fiducie complémentaire. Au 31 août 2011, PBWC n'avait aucun contrat de swap en vigueur.

Notes afférentes aux états financiers

14. Dette à long terme (suite)

c) L'ensemble des emprunts, des créances de rang inférieur et des obligations de réserve de propriété ne dépasse pas les limites des emprunts non réglés imposées à PBWC par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*.

f) Engagement lié aux tarifs de péage – PBWC prendra toutes les mesures légales possibles pour établir des taux de péage et d'autres frais de sorte que :

Le ratio de couverture du service de la dette brute soit égal ou supérieur à 1,25 à l'égard de chaque exercice et à ce que le ratio prévu du service de la dette soit égal ou supérieur à 1,00 pour ce qui est de chaque exercice.

Au 31 août 2011, le ratio de couverture du service de la dette brute (tel que défini dans la note 10) s'élève à 4,33 (8,68 en 2010) et le ratio du service de la dette s'élève à 1,42 (1,74 en 2010). Si les ratios ne respectent pas les directives précédentes, PBWC prendra toutes les mesures permises par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* pour accroître les tarifs de péage dans la mesure nécessaire pour obtenir ces ratios au cours de l'exercice suivant.

En vertu de l'article 13 de la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*, le gouvernement du Canada n'est tenu responsable d'aucun emprunt effectué par PBWC.

La juste valeur des obligations a été évaluée selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie selon un taux d'actualisation égal au taux d'intérêt du marché pour des obligations semblables. La juste valeur au 31 août 2011 est de 103 122 071 $ (105 593 990 $ en 2010).

15. Location d'espaces

PBWC a conclu un contrat de location-exploitation à long terme avec The Blue Water Bridge Duty Free Shop Inc. PBWC fournit le bâtiment et Duty Free Shop Inc. exploite la boutique. PBWC reçoit un loyer mensuel fixe et des produits conditionnels proportionnels aux ventes.

L'unité des enquêtes spéciales de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), une entité liée, a loué un espace appartenant au PBWC pour un montant s'élevant à 22 570$ pour l'exercice de 2011 et à 27 084 $ pour l'exercice de 2010. Depuis que le centre corporatif de PBWC a déménagé en juin 2011, l'unité des enquêtes spéciales de l'ASFC bénéficie d'un espace sans frais de location.

16. Bureau de change

PBWC exploite un bureau de change. L'activité principale du bureau de change est la conversion de devises canadiennes et américaines pour les voyageurs. Le bureau de change a généré des produits nets de 490 377 $ au cours de l'année 2011 (316 028 $ en 2010).

Notes afférentes aux états financiers

17. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, PBWC est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, lorsque certains événements auront lieu ou n'auront pas lieu. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif éventuel est constaté et une charge comptabilisée dans les états financiers de PBWC. Il n'y a aucune action en justice contre PBWC en fin d'exercice (aucune en 2010).

18. Engagements

PBWC a octroyé des contrats de construction pour le centre corporatif de Pont Blue Water Canada (le complexe immobilier regroupant les services douaniers, de courtage et agricoles), pour un montant cumulé de 69 975 082 $ le 31 août 2011 (64 798 794 $ en 2010). Le 31 août 2011, PBWC n'a aucun engagement en cours pour le Centre corporatif de Pont Blue Water Canada. Cependant,
PBWC avait un engagement en cours de 17 734 995 $ le 31 août 2010. Les projets fédéraux d'infrastructure ont été complétés en 2011 et il n'y a aucun engagement en cours relié à ces projets le 31 août 2011 (le 31 août 2010 les engagements en cours s'élevaient à 8 178 847 $). L'entretien et les autres contrats octroyés s'élèvent à un montant total de 486 481 $ et de 1 498 018 $ respectivement (engagement en cours de 402 261 $ le 31 août 2011 et de 989 713 $ le 31 août 2010). Les montants des engagements en cours seront payés intégralement au cours du prochain exercice.

19. Gestion du capital

PBWC définit sa structure du capital comme étant ses bénéfices non répartis. PBWC est régi par la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est assujetti à aucune affectation externe du capital.

PBWC ne peut modifier sa structure financière sans l'approbation au préalable du gouvernement. PBWC doit obtenir l'autorisation du gouvernement avant de négocier des emprunts. Au 31 août 2010, une approbation fédérale a été donnée pour : a) son émission existante d'obligations payables; b) des emprunts jusqu'à concurrence de 15 millions de dollars pour répondre aux exigences en matière de fonds de roulement à court terme, et c) des emprunts de 15 millions de dollars supplémentaires pour le financement de dépenses en capital accélérées en raison de la réception d'un financement dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers en vertu du *Budget de 2009 : Le Plan d'action économique du Canada.*

PBWC gère ses capitaux propres et exécute les changements appropriés selon les conditions économiques. Aucun changement n'a été apporté aux objectifs, aux politiques et aux processus de gestion du capital de PBWC au cours de l'exercice se terminant le 31 août 2011 et de l'exercice se terminant le 31 août 2010.

Notes afférentes aux états financiers

20. Instruments financiers

a) Gestion des risques financiers

Tous les risques suivants n'ont aucun impact important sur les états financiers de PBWC.

i. Risque de crédit :

Le risque de crédit est le risque de perte financière de PBWC associé avec le refus ou l'impossibilité des contreparties à remplir leurs obligations. Pour PBWC, le risque de crédit provient principalement des créances et de ses investissements dans des fonds d'obligations monétaires. PBWC est sujet au risque de crédit sur la valeur des ses créances s'élevant à 2 247 859 $ le 31 août 2011 et à 1 514 750 $ le 31 août 2010. PBWC est aussi sujet au risque de crédit sur la valeur de ses placements s'élevant à 7 816 088 $ le 31 août 2011 et à 16 421 387 $ le 31 août 2010. PBWC a déterminé que le risque de crédit n'est pas significatif.

a) Créances :

PBWC est exposé au risque de crédit par ses consommateurs dans le déroulement normal de ses affaires. Les comptes clients de PBWC ne contiennent pas de provision pour créances douteuses, ce qui est établi selon les risques spécifiques associés à chaque client et selon d'autres informations pertinentes. Dans les comptes clients de PBWC, on retrouve un montant de 1 665 647 $ le 31 août 2011 et un montant de 1 219 235 $ le 31 août 2010, relié aux fonds à recevoir du gouvernement fédéral sous le programme d'infrastructure, 249 753 $ le 31 août 2011 et 254 263 $ le 31 août 2010 associé au comptes à recevoir des locataires, et autres comptes clients pour un montant de 332 459 $ le 31 août 2011 et un montant de 41 252 $ le 31 août 2010.

b) Placements :

PBWC gère son exposition au risque de crédit découlant des placements en suivant ses politiques qui limitent les placements de PBWC à des équivalents de trésorerie pour ainsi abaisser le risque de crédit. Les équivalents de trésorerie consistent en une unité du marché de fonds monétaires dont l'objectif est d'encaisser les intérêts tout en préservant le capital et en maintenant la liquidité. Les sommes sont investies dans les bons du Trésor ou autre titres de créance émis ou garanti par le gouvernement fédéral Canadian ou les gouvernements provinciaux, banques à charte canadiennes, un prêt canadien ou des sociétés de fiducie ou des sociétés canadiennes.

ii. Risques de liquidité et de solvabilité :

Les risques de liquidité et de solvabilité sont les risques que les fonds ne soient pas disponibles pour satisfaire aux obligations monétaires de PBWC. PBWC gère le risque de liquidité par la gestion de sa trésorerie et ses placements. PBWC a jugé que le risque de

Notes afférentes aux états financiers

20. Instruments financiers (suite)

a) Gestion des risques financiers (suite)

liquidité n'est pas significatif en raison de la haute qualité de ses placements et de ses mécanismes formels de prévisions financières.

Le passif de PBWC au 31 août 2011 est :

	Valeur comptable du passif au 31 août 2011	moins que 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	Plus grand que 1 an
Créditeurs	1 070 079	1 070 079			
Charges à payer	673 909	673 909			
Intérêts à payer sur les obligations	813 445	813 445			
Salaires et bénéfices à payer	292 912	292 912			
Retenues de garantie à payer	992 116	992 116			
Intérêts à payer sur les emprunts bancaires	14 970 157	91 583	92 680	191 128	14 594 766
Dette obligataire	88 113 405			3 289 999	84 823 406
	106 926 023	**3 934 044**	**92 680**	**3 481 127**	**99 418 172**

PBWC est responsable du remboursement d'obligations à 6,41 % pour un montant de 110 millions de dollars, arrivant à échéance le 9 juillet 2027. Des ententes obligataires assureront une liquidité adéquate pendant la durée des obligations. Au cours de cette période, une ligne de crédit de 15 millions de dollars permet de parer aux déficiences temporaires au chapitre des fonds d'exploitation, résultant de paiements de dépenses en capital. Les emprunts effectués par PBWC ne peuvent pas dépasser la somme de 125 millions de dollars. Lorsqu'il a approuvé le plan d'emprunt, le ministre des Finances a interdit l'utilisation de cette ligne de crédit pour couvrir des manques de capitaux résultant de pertes d'exploitation. En raison de l'obligation de financer les projet fédéral d'infrastructure au même moment que le volume du trafic courant est en déclin, PBWC a reçu l'autorisation du ministre des finances pour mettre en place une autre facilité de crédit de 15 millions de dollars à taux fixe et à long terme avec des paiements périodiques de capital et d'intérêts ne devant pas posséder une échéance supérieure à 25 ans.

Il est possible que les résultats financiers futurs et les priorités fédérales en matière d'infrastructure portent atteinte à la capacité PBWC de satisfaire aux ententes obligataires existantes ou la mettent rudement à l'épreuve, et qu'ils nécessitent le recours à la ligne de crédit existante ou à des dettes à long terme supplémentaires. Cependant, PBWC gère ce risque en maintenant des prévisions détaillées en matière d'encaisse ainsi que des plans d'exploitation et stratégiques à long terme. La gestion des liquidités nécessite une surveillance constante des rentrées et des sorties d'argent prévues, ce qui est réalisé par l'entremise de prévisions de la position de liquidité de PBWC afin d'assurer le caractère adéquat et l'utilisation adéquate des liquidités. Si des insuffisances de liquidités futures sont prévues, PBWC bénéficie de l'autorité, en vertu de la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* (Canada), de fixer et de percevoir des droits de péage en se basant sur

Notes afférentes aux états financiers

20. Instruments financiers (suite)

une formule préétablie, de négocier avec notre banque à charte et d'assurer la coordination de mesures correctives financières avec Transports Canada.

En novembre 2011, Standard and Poor's a donné une côte de «A-» aux obligations de PBWC.

iii. Risque de marché :

Le risque de marché est le risque que les fluctuations des valeurs de marché, comme par exemple les taux des devises étrangères et les taux d'intérêts, affecteront les revenus de PBWC en influençant les valeurs de ses instruments financiers. La juste valeur future des flux de trésorerie d'un instrument financier varie en raison des changements des valeurs de marché, que ces changements soient attribuables à des facteurs spécifiques à l'instrument financier particulier de l'émetteur ou à des facteurs touchant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché.

a) Risque relié des taux d'intérêts

Une fluctuation des taux d'intérêt n'aurait pas un effet important sur les revenus des placements ni sur les états financiers, car tous les placements sont détenus jusqu'à leur échéance. En ce moment, nos taux d'intérêt pour la dette obligataire et les emprunts bancaires sont fixes et ne devraientt pas être convertis. De nos 30 millions de dollars de facilités de crédits, 15 millions demeurent inutilisés. Une fluctuation de 1 % des taux d'intérêt n'aurait aucun effet sur les états financiers.

b) Risque relié au taux des devises étrangères

Une fluctuation des taux de change d'année en année affecterait les revenus provenant des postes de péage de façon significative. La moyenne du renforcement du dollar canadien de 5.8 pour cent au cours de l'année fiscal de 2011 a produit une diminution des revenus provenant des postes de péages s'élevant à 228 311 $ (une augmentation de 607 449 $ en 2010). Pour les comptes en dollar américain (note 4) de PBWC, une variation du taux de change d'un pour cent se traduirait en une perte ou un gain de 21 123 $ (20 417 $ en 2010).

b) Juste valeur

La valeur comptable de l'encaisse de PBWC, de ses créances, de ses actifs affectés ainsi que de ses créditeurs et charges à payer, est approximativement égale à leur juste valeur en raison de leur échéance à court terme.

21. Chiffres correspondants de l'exercice précédent

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle du présent exercice.

Notes afférentes aux états financiers

22. Charges

Exercice terminé le 31 août	2011	2010
Ressources humaines		
Salaires		
Péagers	1 364 949 $	1 245 987 $
Administration et bureau	1 027 559	773 380
Entretien	597 196	636 074
Conciergerie	394 480	363 270
Bureau de change	377 779	362 733
Gestion de projets	216 734	489 495
	3 978 697	3 870 939
Avantages		
Assurance santé	692 439 $	687 415 $
Pension des employés	338 161	335 075
Impôt-santé pour les employés	74 440	79 297
Assurance-emploi	60 983	52 087
Commision de la sécurité professionelle et de l'assurance contre les accidents du travail	33 316	45 489
Allocation de maladie	20 231	17 012
Autres	12 429	15 506
	1 231 999	1 231 881
	5 210 696 $	5 102 820 $
Frais généraux et d'administration		
Consultants	554 470 $	89 109 $
Assurance	373 186	347 360
Taxes municipales	315 346	338 474
Comptabilité, vérification et services juridiques	180 512	171 761
Services et fournitures informatiques	126 927	128 411
Papeterie	90 317	99 441
Relations publiques	81 288	66 399
Déplacements	69 012	89 185
Téléphone	67 189	60 165
Frais bancaires	63 479	77 310
Bureau et divers	53 657	17 300
Frais d'obligations	46 197	44 371
Divertissement	38 306	45 345
Uniformes	33 685	30 428
Réunions	33 454	48 823
Frais d'expédition et de manutention	32 894	28 017
Conférences, séminaires et formation	32 418	31 608
Adhésions	7 930	16 646
	2 200 267 $	1 730 153 $
Entretien et autres charges		
Services publics	530 718 $	407 641 $
Entretien et inspections du pont	318 388	243 938
Aménagement de paysage	228 974	180 910
Bâtiments et centres de péage	202 939	83 682
Fournitures d'atelier	102 676	37 920
Conciergerie	80 365	61 541
Coûts de l'essence et des véhicules	64 247	49 548
Déneigement	50 042	22 150
Autres	36 329	74 856
Équipement	29 183	61 409
Pavage	-	119 612
Disposition des déchets (recouvrement)	(20 837)	47 706
	1 623 024 $	1 390 913 $